

**IMPLEMENTASI METODE OPERATING LEASE
DALAM AKUNTANSI LEASING
PADA PT. INDUSTRI KERETA API (PERSERO)
DI MADIUN**

SKRIPSI



Milik UPT Perpustakaan
UNIVERSITAS JEMBER

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat ujian guna memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S1)
Jurusan Ilmu Administrasi Program Studi Ilmu Administrasi Niaga
pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Oleh :

R O D I Y A H

NIM. 980910202099

Pembimbing I

Drs. Mud'har Syarifudin, M.Si

Pembimbing II

Drs. Totok Suprijanto

**UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
2002**

Asal:

Hadiah

Klass

Terima

24 JUL 2002

608.15

No. Induk

1253

ROD

KLASIR / PENYALIN :

i e.1

LEMBAR PENGESAHAN

Telah Diterima dan Dipertahankan di depan Panitia Penguji Skripsi
Guna Memenuhi Salah Satu Syarat untuk Mendapatkan Gelar Sarjana
Jurusan Ilmu Administrasi
Program Studi Ilmu Administrasi Niaga

Pada

Hari : Senin
Tanggal : 8 April 2002
Pukul : 10.00 WIB
Tempat : Ruang Ujian Skripsi

Tim Penguji :

Ketua

Drs. Akhmad Thoha, M.Si

Sekretaris

Drs. Mudhar Syarifudin, M.Si

Anggota :

1. Drs. Totok Suprijanto

1 (.....)

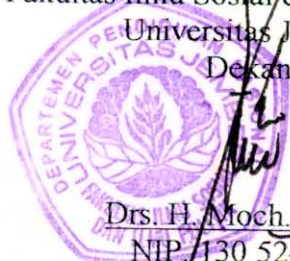
2. Drs. Suhartono, MP

2 (.....)

3. Drs. Didik Eko Julianto

3 (.....)

Mengetahui
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Jember
Dekan



Drs. H. Moch. Toerki
NIP. 130 524 832

MOTTO

1. Kebaikan dalam berkata akan menciptakan percaya diri, kebaikan dalam berfikir akan menciptakan kebijakan, kebaikan dalam memberi akan menciptakan cinta
(Lao-Tse)
2. Ingatlah bahwa dalam tubuhmu ada segumpal darah. Jika ia baik, maka akan baik pula seluruh perilakunya. Jika ia rusak, maka rusak pula seluruh perilakunya. Ketahuilah bahwa segumpal darah itu tiada lain, **kalbumu**.
(HR. Bukhari – Muslim)

Sumber motto :

1. Lao-Tse. Dalam *Intisari* (Februari, XXX). No. 355. Jakarta : Gramedia. p. 46.
2. HR. Bukhari - Muslim.

Dr. Muhammad Ali Al Hasyimi. 1997. *Jatidiri Wanita Muslimah*. Terjemahan Abdul Ghofur (1997). Jakarta : Pustaka Alkautsar.

PERSEMBAHAN

Kupersembahkan karya sederhanaku ini untuk :

1. Ayahanda SUKARNO dan Ibunda NAFFAH yang telah mencurahkan segala cinta, kasih sayang, do'a dan segala perhatian serta kesabarannya selama membesarkanku
2. Saudara-saudaraku yang tercinta Cak Isma'il sekeluarga, Cak Usman sekeluarga, Cak Roni, Cak Nuri sekeluarga, Cak Nandar dan Broden. Terima kasih atas dukungannya untuk menggapai masa depan dan cita-citaku. *I LOVE YOU ALL*.
3. Uwit dan Lek Mudi yang dengan sabar menemani aku dan tempatku mengadu di saat aku membutuhkannya serta Atin, Tatik, Wawan .
4. Mas Kayat-ku Atas kesetiaanmu memberikan perhatian, dorongan serta nasihat

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah S.W.T karena atas berkat rahmat dan hidayah-Nya skripsi dengan judul “ Implementasi Akuntansi Leasing Dengan Metode Operating Lease Pada PT. Industri Kereta Api (Persero) Di Madiun “ dapat diselesaikan.

Skripsi ini diperlukan sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana, dimana dalam penyusunannya melibatkan berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah banyak membantu terselesaikannya skripsi ini, antara lain :

1. Bapak Drs. Moch. Toerki selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember;
2. Bapak Drs. Mud'har Syarifudin, M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi dan selaku dosen pembimbing I yang telah banyak memberikan banyak perhatian, bimbingan serta dorongan moral hingga terselesaikannya skripsi ini;
3. Bapak Drs. Totok Suprijanto selaku Ketua Program Studi Administrasi Niaga dan selaku dosen pembimbing II yang dengan sabar telah memberikan bantuan dan perhatian sampai terselesaikannya skripsi ini;
4. Bapak Drs. Fadholi Sa'id.SU selaku dosen wali;
5. Bapak Suharsono,SH. selaku Kepala Sub Bagian Akedemik;
6. Ir. Tutik Rahayu selaku Asisten Manajer Sumber Daya Manusia PT. INKA yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk mengadakan penelitian di PT. INKA;
7. Dra. Sarmiatun selaku Manajer Akuntansi beserta seluruh staf Departemen Akuntansi yang telah memberikan fasilitas dan bantuan pada penulis selama melaksanakan penelitian;
8. Bapak Toemiran sekeluarga yang telah banyak memberikan perhatian dan kesabaran selama penulis bertempat tinggal di Jember;
9. Bapak Hadi Kusuma yang telah banyak memberikan dorongan, semangat dan bantuan baik yang bersifat materi maupun spiritual. Tidak lupa seluruh staf gudang Sumberdanti.

10. Teman-teman kostku di jalan Jawa II.B No. 20 Jember. Wahyu, Mbak Yuyun, Mbak Ike dan Mbak Memil yang setia menemani dalam suka maupun duka. *Thank's for being my best friend;*
11. Teman-teman terbaikku MBA '98 (*Members of Bussiness Administration 1998*) yang telah memberikan dukungan moral, keceriaan dan kebersamaan. Evi , Wiwin "Wiji", Riris, Mbak Nur, Heni,Umam, Agung, , Yoyok, Ira , Hadi, Luluk, dkk. Sukses dan kompak selalu untuk kita semua;
12. Kakak-kakak ADNI '97 yang telah banyak memberikan masukan dan menjadi temanku diskusi. Mbak Suci, Mas Firman, Mas Danang, Mas Iyo', Mas Agung, Mbak Naning, Mas Hadi;
13. Seluruh pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini dan tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Semoga tulisan ini dapat bermanfaat dan dapat dikembangkan dengan kajian yang sejenis dengan penelitian yang selanjutnya, dan semoga bantuan dan dukungannya mendapat balasan dari-Nya.

Jember, April 2002

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL DALAM.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN MOTTO.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	5
1.5 Konsepsi Dasar	
1.5.1 Akuntansi.....	6
1.5.2 Akuntansi Keuangan.....	8
A. Prinsip-Prinsip Akuntansi.....	8
B. Siklus Akuntansi.....	9
C. Laporan Keuangan.....	10
1.5.3 Akuntansi Leasing	
A. Kriteria Penentuan Metode Akt. Leasing.....	13
B. Perlakuan Akuntansi Leasing.....	14
C. Pelaporan Dan Pengungkapan Transaksi Sewa Guna Usaha.....	15
1.5.4 Leasing	
A. Pengertian Leasing.....	17
B. Klasifikasi Leasing.....	18

C. Perbedaan Leasing Dengan Sewa-Menyewa, Sewa-Beli, Jual Beli Dengan Angsuran Dan Pinjaman Uang.....	20
D. Keuntungan Dan Kerugian Leasing.....	23
1.6 Operasionalisasi Konsep.....	25
1.7 Metode Penelitian.....	27
II. GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN	
2.1 Sejarah Pendirian Perusahaan.....	32
2.2 Visi Dan Misi Perusahaan.....	36
2.3 Tujuan Perusahaan.....	36
2.4 Arah Usaha.....	36
2.5 Strategi Usaha Dan Kebijakan Umum Perusahaan.....	37
2.6 Kegiatan Pokok Perusahaan.....	38
2.7 Proses Produksi.....	45
2.8 Sumber Daya Manusia.....	49
2.9 Bentuk Kerjasama Dan Anak Perusahaan.....	50
2.10 Struktur Organisasi.....	54
III. HASIL PENELITIAN	
3.1 Pola Bisnis Leasing (Sewa Guna Usaha) Pada PT.INKA.....	59
3.2 Implementasi Akuntansi Leasing	
3.2.1 Perlakuan Akuntansi Oleh Perusahaan Sewa Guna Usaha.....	66
3.2.2 Pelaporan Dan Pengungkapan Transaksi Sewa Guna Usaha Oleh Perusahaan Sewa Guna Usaha.....	75
IV. KESIMPULAN.....	81
V. DAFTAR PUSTAKA.....	83

DAFTAR TABEL

Tabel 1	: Daftar pesanan masuk tahun 2002.....	48
Tabel 2	: Komposisi pegawai PT. INKA tahun 2002.....	50
Tabel 3	: Tahapan investasi pembuatan JS-950.....	64
Tabel 4	: Perincian bunga selama masa konstruksi.....	64
Tabel 5	: Harga pokok produksi tahun 1996.....	68
Tabel 6	: Harga pokok produksi tahun 1997.....	68
Tabel 7	: Perincian harga perolehan car body JS-950.....	70
Tabel 8	: Perbandingan komponen aktiva tetap PT. INKA tahun 2000-2001....	70
Tabel 9	: Perbandingan pembayaran leasing (perhitungan tahun 2001).....	73
Tabel 10	: Daftar nilai penyusutan	74
Tabel 11	: Komponen aktiva tetap tahun 2001.....	76

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 : Proses akuntansi.....	10
Gambar 2 : Rumus penyusutan.....	30
Gambar 3 : Logo PT. INKA.....	34
Gambar 4 : Pola sewa guna usaha PT. INKA.....	62



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Surat penelitian dari LPM Universitas Jember.....	85
Lampiran 2 : Surat penelitian dari PT. INKA.....	86
Lampiran 3 : Neraca PT. INKA.....	87
Lampiran 4 : Pedoman Wawancara.....	88
Lampiran 5 : Harga leasing 30 unit car body JS-950 kelas Argo.....	89
Lampiran 6 : Anggaran pendapatan leasing (belum termasuk pajak & asuransai).....	90
Lampiran 7 : Relaisasi pendapatan leasing (belum termasuk pajak & asuransi).....	91
Lampiran 8 : Selisih pendapatan leasing (belum termasuk pajak dan asuransi).....	92
Lampiran 9 : Anggaran pendapatan leasing (sudah termasuk pajak & asuransi).....	93
Lampiran 10 : Realisasi pendapatan leasing (sudah termasuk pajak & asuransi).....	94
Lampiran 11 : Selisih pendapatan leasing (sudah termasuk pajak dan asuransi).....	95
Lampiran 12 : Daftar anggaran angsuran leasing.....	96
Lampiran 13 : Harga pokok produksi tahun 1996.....	97
Lampiran 14 : Harga pokok produksi tahun 1997.....	98
Lampiran 15 : Tabel penyusutan.....	99
Lampiran 16 : Daftar produk PT. INKA.....	100



I. PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Masalah

Setiap perusahaan yang *profit oriented* akan selalu berusaha untuk menjalankan prinsip ekonomi dengan sebaik-baiknya, yaitu bagaimana mendapatkan keuntungan yang optimal dengan menekan biaya seminimal mungkin. Setiap aktivitas perusahaan dituntut untuk mempertimbangkan serta memperhitungkan situasi dan kondisi perusahaan di masa mendatang, karena situasi dan kondisi di masa mendatang memiliki ketidakpastian dikarenakan perkembangan teknologi, kondisi perekonomian, dinamika sosial dan budaya dalam masyarakat, peraturan pemerintah. Selain itu juga ada faktor permintaan masyarakat terhadap produk yang dihasilkan oleh perusahaan baik itu produk berupa barang maupun jasa yang selalu berubah-ubah dan cenderung meningkat dari tahun ke tahun.

Perusahaan merupakan organisasi modern yang mempunyai kegiatan tertentu untuk mencapai tujuan dengan pengorbanan biaya, disamping untuk mencari laba, adapun tujuan perusahaan pada umumnya adalah untuk mencapai: pertumbuhan yang terus-menerus (*Growth*), kelangsungan hidup (*Survival*), kesan positif dimata publik (*Image*). Tercapainya tujuan tersebut, manajemen sebagai pihak yang diserahi hak dan tanggung jawab dalam mengelola faktor produksi yang diolah seperti *Money, Man, Material, Method* dan *Market*. Proses tersebut sering juga disebut proses produksi, dimaksudkan untuk menghasilkan penerimaan kas melalui penjualan hasil produksi yang menjadi salah satu sumber dana utama bagi pelaksanaan kegiatan perusahaan.

Berdasarkan uraian diatas dan dalam upaya mengelola faktor produksi, maka peranan aktiva tetap sangat besar, seperti: (1) lahan sebagai tempat berproduksi bagi usaha pertambangan, pertanian, perkebunan, perikanan; (2) bangunan sebagai tempat pabrik, kantor dan kegiatan lainnya; (3) mesin sebagai peralatan untuk berproduksi; (4) kendaraan sebagai alat untuk mengangkut produk atau lainnya ; (5) inventaris berupa inventaris kantor, perabot,

meja, kursi, lemari, dan lain-lain sebagai alat yang mendukung kegiatan perusahaan semuanya.

Peranan aktiva tetap tersebut sangat besar dalam perusahaan baik ditinjau dari segi fungsinya, dari segi jumlah dana yang diinvestasikan, dari segi pengolahannya yang melibatkan banyak orang, dari segi pembuatannya yang sering jangka panjang, maupun dari segi perawatannya.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta tingkat persaingan yang tinggi mengharuskan setiap perusahaan mempertimbangkan penetapan aktiva tetap yang memiliki tingkat efektifitas dan efisiensi yang tinggi bagi perusahaan, baik dengan cara menambah, mengganti, ataupun memperbaiki aktiva tetap yang sudah ada. Pengadaan aktiva tetap tersebut dilaksanakan berdasarkan informasi tertentu sesuai dengan kondisi pasar dan lingkungan eksternal, sehingga perusahaan akan dapat mempertahankan dan meningkatkan eksistensinya dan dapat meningkatkan pelayanan dalam rangka pemenuhan kepuasan masyarakat.

Dalam usaha untuk pengadaan terhadap aktiva tetap, suatu perusahaan dapat menggunakan berbagai alternatif untuk memperoleh aktiva tetap. Berbagai alternatif tersebut antara lain dengan cara : pembelian kontan; pembelian secara kredit jangka panjang, pembelian dengan surat berharga, diterima dengan cara menyewa, leasing, dibangun sendiri, tukar tambah, dan lain-lain. Untuk cara pembiayaan atau sumber dana yang akan digunakan, perusahaan dapat memakai sumber dana yang berasal dari internal perusahaan atau memakai sumber dana eksternal, yaitu melalui kredit dari lembaga keuangan / bank, kredit dari pihak lain lembaga keuangan non bank, perusahaan lain, atau dengan memakai cara yang relatif masih baru yaitu *leasing*.

Setiap perusahaan pasti membutuhkan tempat, peralatan dan perlengkapan untuk beroperasi. Salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan ini adalah dengan membelinya, atau cara lain yaitu *leasing*. Sebelum tahun 1950-an, sistem lease ini biasanya hanya dikaitkan dengan usaha *real estate* yaitu perumahan dan pemukiman, namun sekarang, hampir semua aktiva tetap dapat diperoleh dengan cara *leasing*. Cara *lease* merupakan pengganti yang tepat untuk cara peminjaman uang atau hutang untuk mengadakan perluasan terhadap aktiva tetap.

Leasing sekaligus membantu perusahaan mendayagunakan aktiva tetap yang dimilikinya. Salah satu kelebihan *leasing* dibandingkan dengan hutang adalah bahwa pihak yang menyewakan (*lessor*) mempunyai posisi yang lebih baik dibandingkan dengan kreditor apabila usaha penyewa (*lessee*) mengalami kesukaran dalam bidang keuangan. Seandainya *lessee* tidak mampu memenuhi kewajiban dalam kontrak *leasing*-nya, pihak *lessor* mempunyai hak untuk menarik kembali miliknya, karena secara hukum ia masih dinyatakan sebagai pemilik dari aktiva yang di-*leasing*-kan tersebut. Sebaliknya, seorang kreditor tetap akan mengalami penundaan dan pengeluaran biaya jika ia ingin mendapatkan aktiva yang secara langsung atau tidak langsung telah dibiayainya. Karena *lessor* akan memanggung risiko yang lebih kecil dibandingkan dengan sumber-sumber pembiayaan lain yang digunakan untuk mendapatkan suatu aktiva, maka semakin kecil resiko dari pencari dana maka penyedia dana akan semakin kuat untuk mengadakan suatu perjanjian lease daripada perjanjian hutang.

Dari kenyataan tersebut, suatu perusahaan yang lain dapat memandangnya sebagai peluang usaha yang baru dalam hal pengadaan aktiva tetap, seperti salah satunya adalah dengan cara membuka usaha sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang penyediaan dana dengan cara *leasing*. *Leasing* dapat bermanfaat sebagai salah satu cara untuk pendayagunaan aktiva tetap yang dimiliki oleh perusahaan untuk menambah pendapatan perusahaan, atau dapat dipakai sebagai salah satu jalur untuk memasarkan produk dari perusahaan. Hadirnya perusahaan sewa guna usaha patungan bersama perusahaan swasta nasional telah mampu mempopulerkan peranan kegiatan *leasing* sebagai alternatif pembiayaan barang modal yang sangat dibutuhkan para pengusaha di Indonesia disamping cara pembiayaan konvensional yang lazim dilakukan melalui perbankan.

Kegiatan *leasing* dipakai juga oleh PT. INDUSTRI KERETA API (PERSERO) di Madiun. Perusahaan ini memproduksi peralatan dan perlengkapan yang berhubungan dengan kereta api. PT. Industri Kereta Api bekerja sama dengan Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA) untuk mengadakan praktek *leasing*. Sumber dana eksternal yang berupa *leasing* dipakai atau dilaksanakan oleh PERUMKA untuk penyediaan barang modal yang berupa gerbong kereta api

guna menunjang operasional kerja yaitu dibidang jasa angkutan kereta api dimana kebutuhan masyarakat akan adanya transportasi darat khususnya kereta api yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Oleh karena itu, pihak PERUMKA berusaha untuk menambah armada angkutannya berupa gerbong kereta api agar dapat memenuhi kebutuhan para pemakai jasa angkutan kereta api. Pihak PERUMKA memakai sistem leasing untuk pengadaan gerbong tersebut dengan bekerja sama dengan PT. INKA yang memproduksi gerbong kereta api. PERUMKA menghadapi kendala dalam pengadaan gerbong kereta api, khususnya dalam hal sumber dana internal yang tidak mencukupi untuk pengadaan gerbong kereta api tersebut, sehingga pihak PERUMKA mencari alternatif sumber dana external untuk mendukungnya. Dalam hal ini PERUMKA menunjuk PT. INKA sebagai rekanan. PT. INKA menerima tawaran kerjasama tersebut dengan pertimbangan bahwa kerjasama tersebut tidak merugikan pihaknya, selain itu karena PERUMKA merupakan pelanggan utama dari PT. INKA.

Sebagaimana diketahui bahwasanya dalam setiap kejadian akan menentukan suatu pengklasifikasian dalam hal pencatatan akuntansinya, begitu juga dalam hal *leasing*, makna transaksi ekonomi akan menentukan bagaimana perlakuan akuntansinya. Oleh karena itu, apabila suatu transaksi *leasing* yang berdasarkan makna ekonominya merupakan pemindahan dari seluruh manfaat serta resiko yang melekat pada kepemilikan suatu aktiva maka termasuk dalam *Capital Lease*, Sebaliknya apabila suatu transaksi tersebut tidak merupakan suatu sistem pemindahan seluruh manfaat dan resiko yang melekat pada aktiva, maka transaksi tersebut harus dipandang sebagai sewa-menyewa biasa atau dikenal dengan sebutan *Operating Lease* antara perusahaan penyewa usaha dan perusahaan yang menyewakan.

Pencatatan atas penerimaan pembayaran angsuran *leasing* yang diterima secara periodik diakui dan dicatat sesuai dengan jenis leasing yang dipakai. Untuk perlakuan atas penerimaan pembayaran angsuran pada jenis *Operating Lease* dicatat sebagai pendapatan dengan menggunakan metode garis lurus. Masalah yang muncul dari proses pencatatan pendapatan dengan menggunakan metode garis lurus adalah adanya selisih pendapatan dari anggaran pendapatan dengan

realisasi, karena sebenarnya pendapatan itu sendiri sifatnya fluktuatif atau berbeda setiap periodenya mengikuti tingkat bunga yang berjalan. Dengan adanya perbedaan pendapatan tiap periodenya maka perlu dibuatkan tabel amortisasi yang baru. Oleh karena itu, diperlukan suatu solusi untuk penghitungan jumlah angsuran per periodenya yang selalu berfluktuasi tersebut dan perlakuan atas selisih antara anggaran dan realisasi pendapatan *leasing* tersebut.

I.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka permasalahan sehubungan dengan sistem pencatatan atas selisih pendapatan *leasing* yang terjadi karena adanya perbedaan antara anggaran dengan realisasi pendapatan tersebut perlu dicatat secara sistematis agar lebih mudah dilakukan pengendalian atas semua transaksi yang terjadi, karena sistem pencatatan yang baik dapat mempengaruhi pola kerja dalam perusahaan.

Dengan demikian masalah dalam penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut :

“Bagaimanakah implementasi akuntansi *leasing* dengan metode *Operating Lease* pada PT. Industri Kereta Api di Madiun.”

I.3 Tujuan Penelitian

Setiap penelitian tentu mempunyai suatu tujuan yang ingin dicapai . Tujuan penelitian didasarkan pada masalah yang akan diteliti. Adapun tujuan yang diharapkan dalam penelitian ini adalah ingin mengetahui :

- a. Pola bisnis sewa guna usaha (*leasing*) pada PT. INKA.
- b. Implementasi akuntansi *leasing* dengan metode *Operating Lease* pada PT. Industri Kereta Api di Madiun.

I.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman secara menyeluruh tentang teori yang didapat dibangku kuliah dengan menggali

permasalahan yang bersifat nyata sehingga hasil yang dicapai pada akhirnya dapat memberikan kegunaan sebagai berikut :

a. bagi peneliti

1. Merupakan sarana menambah wawasan dan pengetahuan tentang manajemen keuangan terutama masalah alternatif sumber dana dan pendayagunaan aktiva tetap yang dimiliki oleh perusahaan.
2. Menambah pengetahuan tentang metode akuntansi yang dipakai dalam pencatatan akuntansi *leasing*

b. bagi pihak lain

Sebagai bahan pertimbangan bagi penelitian yang sifatnya sama.

1.5 Konsepsi Dasar

Perusahaan merupakan organisasi modern yang mempunyai tujuan untuk mengoptimalkan laba perusahaan . Salah satu sarana yang dipakai untuk pencapaian tujuan tersebut adalah dengan memanfaatkan aktiva tetap yang dimiliki oleh perusahaan. Peranan aktiva tetap sangat besar untuk mendukung kegiatan operasional perusahaan. Aktiva tetap adalah salah satu pos dalam laporan keuangan dan juga mempengaruhi laporan laba rugi melalui pos penyusutan ataupun pendapatan atas pemanfaatan dari aktiva tetap tersebut, baik engan cara disewakan ataupun untuk manfaat yang lain. Proses lahirnya laporan keuangan dapat ditelusuri melalui proses akuntansi. Berikut ini akan diulas masalah akuntansi khususnya masalah akuntansi *leasing*.

1.5.1 Akuntansi

Setiap kegiatan operasional perusahaan tidak dapat terlepas dengan masalah keuangan, oleh karena itu diperlukan suatu sistem pencatatan atas setiap transaksi yang timbul oleh adanya kegiatan operasional perusahaan. Saat ini sudah banyak perusahaan yang menggunakan catatan tentang transaksi yang berhubungan dengan penghasilan dan biaya yang disebut sebagai catatan akuntansi. Pada umumnya semua transaksi bisnis selalu diukur dengan satuan moneter (rupiah). Oleh karena itu banyak data akuntansi yang diwujudkan dalam

bentuk satuan moneter. Akuntansi atau ada juga yang menyebut akunting adalah merupakan bahasa bisnis yang dapat memberikan informasi tentang kondisi bisnis dan hasil usahanya pada suatu waktu atau periode tertentu. Beberapa pengertian akuntansi dapat dilihat sebagai berikut :

- 1) Menurut *A Statement of Basic Accounting Theory* (dalam Harahap.1994:1), akuntansi diartikan sebagai berikut : “Proses mengidentifikasi, mengukur, dan menyampaikan informasi ekonomi sebagai bahan informasi dalam hal pertimbangan dalam mengambil kesimpulan oleh para pemakainya.”
- 2) Menurut *Accounting Principles Board* (dalam Sugiri.1998:3) akuntansi diartikan sebagai berikut :

Akuntansi adalah suatu kegiatan jasa. Fungsinya menyediakan informasi kuantitatif, terutama yang bersifat keuangan tentang entitas ekonomi yang dimaksudkan agar berguna dalam pengambilan keputusan ekonomis-dalam membuat pilihan-pilihan yang nalar diantara pelbagai alternatif arah tindakan.

Menurut definisi diatas, dapat disimpulkan bahwa akuntansi adalah suatu proses pencatatan, penggolongan dan peringkasan transaksi bisnis serta berfungsi sebagai penyedia bahan informasi kuantitatif, terutama yang bersifat keuangan. Informasi tersebut sebagai *input* dalam proses pengambilan keputusan ekonomi yang rasional. Beberapa contoh keputusan ekonomi adalah menolak atau menerima permintaan kredit, melepas kembali atau mempertahankan saham yang sekarang dimiliki, menerima atau menolak suatu proyek, dan lain-lain.

Sistem informasi akuntansi bisnis menurut Kartahadi adalah suatu sistem yang bertujuan mengumpulkan, memproses dan melaporkan informasi sehubungan dengan transaksi dan keadaan keuangan suatu unit usaha. Sistem informasi akuntansi bisnis di Indonesia seringkali dianggap tidak tertib, penuh rekayasa dan membingungkan. Pengusaha yang menyusun tiga jenis laporan keuangan, satu untuk tujuan pajak, satu yang dilaporkan kepada pihak ekstern, dan yang satunya untuk kepentingan manajemen, dianggap membuat kesalahan karena memanipulasi informasi. Padahal belum tentu perusahaan tersebut menipu, malah mungkin yang benar. Untuk dapat *survive* dalam era globalisasi ini maka pengusaha harus mengerti sistem informasi akuntansi bisnis.

Sesuai dengan tujuan informasi keuangan yang dihasilkannya, sistem informasi akuntansi bisnis menurut Kartahadi dapat dibagi atas tiga sub sistem, yaitu sebagai berikut : Akuntansi Keuangan (*Financial Accounting*), Akuntansi Pajak (*Tax Accounting*), dan Akuntansi Manajemen (*Management Accounting*)

1.5.2 Akuntansi Keuangan

Akuntansi keuangan bertujuan melaporkan informasi keuangan suatu unit usaha oleh manajemen kepada pihak luar manajemen unit usaha tersebut. Penyusunan laporan keuangan dalam bidang akuntansi keuangan merupakan suatu persyaratan yang diwajibkan oleh peraturan perundangan yang berlaku. Dalam UU RI No.1 tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas Bab IV Laporan tahunan dan Penggunaan Laba, mengatur tentang laporan keuangan yang harus disusun suatu perseroan terbatas. Dalam UU tersebut menunjukkan suatu langkah kemajuan besar sehubungan dengan laporan keuangan suatu perseroan terbatas, khususnya tentang kewajiban disusun sesuai Standar Akuntansi Keuangan. Tata cara penyusunan laporan keuangan diatur sesuai dengan prinsip akuntansi yang diterima umum (*Generally Accepted Accounting Principles*).

A. Prinsip-Prinsip Akuntansi

Penyajian informasi akuntansi keuangan harus tunduk kepada prinsip-prinsip akuntansi yang umumnya diterima dan di praktekkan secara universal. Prinsip-prinsip tersebut dinamakan *Generally Accepted Accounting Principles* (GAAP). Dengan demikian, GAAP merupakan pedoman yang menunjukkan tata cara melaporkan kejadian ekonomis. Prinsip-prinsip dan konsep-konsep akuntansi keuangan dikembangkan dari penelitian, praktek-praktek akuntansi dan pernyataan-pernyataan yang dikeluarkan oleh lembaga-lembaga yang berwenang untuk itu. Jadi, sebagian dari GAAP adalah pernyataan standar akuntansi keuangan yang dikeluarkan oleh lembaga yang berwenang.

Di Indonesia, GAAP yang berupa pernyataan-pernyataan akuntansi disusun oleh Komite Standar Akuntansi Keuangan (sub-organisasi dibawah Ikatan Akuntan Indonesia). Pernyataan akuntansi yang sebagian sudah ditetapkan pada

tahun 1994 dan mulai berlaku sejak awal 1995 di akomodasikan dalam buku yang berjudul Standar Akuntansi Keuangan. Jadi, buku tersebut berisi kumpulan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK). Dalam PSAK tersebut berisi tentang berbagai hal yang menyangkut semua entitas bisnis yang ada di Indonesia, salah satunya adalah leasing yang dimuat dalam PSAK No.30.

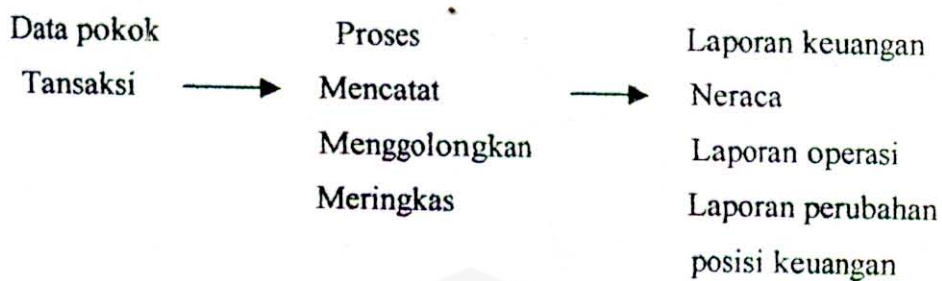
B. Siklus Akuntansi

Data pokok yang dipakai dalam akuntansi biasanya berupa transaksi keuangan antara perusahaan dengan karyawannya, supliernya, pemiliknya, lembaga pemerintah, dan lain-lain. Setiap transaksi keuangan dicatat secara kronologis. Secara berurutan siklus akuntansi menurut Sugiri (1998:15) meliputi tahapan sebagai berikut:

- 1) Mendokumentasikan transaksi keuangan ke dalam bukti transaksi;
- 2) Mencatat transaksi atas dasar bukti transaksi dalam buku jurnal. Tahapan ini disebut menjurnal;
- 3) Mengutip informasi dari buku jurnal ke buku besar. Tahapan ini disebut posting atau mengakunkan;
- 4) Menentukan saldo-saldo buku besar diakhir periode dan menuangkannya ke dalam neraca saldo;
- 5) Menyesuaikan buku besar berdasar informasi yang paling *up-to-date*;
- 6) Menentukan saldo-saldo buku besar setelah penyesuaian dan menuangkannya dalam neraca saldo setelah penyesuaian;
- 7) Menyusun laporan keuangan berdasar pada neraca saldo setelah penyesuaian;
- 8) Menutup buku besar
- 9) Menentukan saldo buku besar dan menuangkannya dalam neraca saldo setelah tutup buku.

Siklus akuntansi sesuai dengan uraian diatas dimulai dengan mendokumentasikan transaksi keuangan ke dalam bukti transaksi, menjurnal bukti transaksi, memposting, menyusun neraca saldo, penyesuaian transaksi, menyusun neraca saldo setelah disesuaikan, menyusun laporan keuangan, menutup buku besar dan yang terakhir adalah menentukan neraca saldo setelah tutup buku. Siklus akuntansi diatas berjalan sesuai dengan tahapan yang ada. Sedangkan untuk proses akuntansi dapat digambarkan pada gambar berikut ini :

Gambar 1 : Proses akuntansi



Sumber data : Swastha (1995:317)

Dari gambar diatas, proses akuntansi merupakan suatu sistem yang terdiri dari *input*, proses dan *output*. *Input* dalam proses akuntansi berupa data pokok dari transaksi yang terjadi selama masa akuntansi. Data pokok inilah yang nantinya akan diproses dan akan menghasilkan suatu *output*. Aktivitas yang berlangsung dalam proses akuntansi adalah aktivitas mencatat, menggolongkan dan meringkas data pokok transaksi yang ada. Pada akhirnya, proses akuntansi akan menghasilkan *output* berupa laporan keuangan yang terdiri dari neraca, laporan operasi (laporan rugi/laba) dan laporan perubahan posisi keuangan perusahaan.

C. Laporan Keuangan

Hubungan yang terdapat pada persamaan akuntansi dapat digunakan untuk membuat tiga laporan keuangan yaitu neraca, laporan rugi laba, laporan perubahan posisi keuangan. Dua laporan yang pertama (neraca dan laporan rugi laba) sangat penting bagi perusahaan dan inilah yang banyak dibicarakan. Sedangkan laporan yang ketiga (laporan perubahan posisi keuangan) umumnya diperlukan oleh para pemegang saham atau pemilik.

1) Neraca

Neraca merupakan suatu laporan yang memperlihatkan keadaan keuangan perusahaan pada suatu saat tertentu. Dalam neraca tercantum jumlah kekayaan, jumlah hutang, dan modal sendiri dari sebuah perusahaan. Jumlah kekayaan terlihat pada bagian aktiva, sedangkan jumlah hutang dan modal sendiri dapat dilihat pada bagian pasiva.

a) Aktiva

Aktiva merupakan kekayaan yang dimiliki oleh perusahaan. Aktiva dibagi kedalam dua kelompok yaitu :

1. Aktiva lancar, yaitu kekayaan perusahaan yang berupa uang tunai (kas) dan kekayaan lain yang mudah diuangkan dalam jangka waktu pendek, seperti : piutang, surat-surat berharga, persediaan barang, dan lain-lain.
2. Aktiva tetap, yaitu kekayaan yang dimiliki perusahaan dalam jangka waktu yang lama. Aktiva tetap dibagi lagi menjadi dua kelompok yaitu aktiva tetap berwujud dan aktiva tidak berwujud. Aktiva tetap berwujud seperti : gedung, tanah, mesin, kendaraan, dan lain-lain. Aktiva tetap tidak berwujud seperti : hak paten, hak cipta, *goodwill*.

b) Pasiva

Bagian pasiva dalam neraca perusahaan berisi sekelompok pos, yaitu hutang lancar, hutang jangka panjang, dan modal sendiri.

1. Hutang lancar, yaitu kewajiban financial perusahaan yang harus dilunasi dalam jangka waktu relatif pendek. Pos-pos yang termasuk dalam kelompok hutang lancar antara lain : hutang dagang, kredit rekening koran, hutang deviden, kredit pembelian, dan lain sebagainya.
2. Hutang jangka panjang, yaitu kewajiban financial perusahaan yang harus dilunasi dalam jangka panjang, seperti : hutang obligasi, hutang hipotik.
3. Modal sendiri, yaitu sejumlah uang yang ditanamkan dalam sebuah perusahaan untuk menjalankan kegiatannya. Dalam perseroan terbatas peranan modal ini disebut pemegang saham sebab modalnya diwujudkan dalam bentuk saham. Sering pula terdapat bahwa laba yang diperoleh perusahaan tidak dibagikan kepada pemilik tetapi ditanam kembali dalam perusahaan, dikenal sebagai laba ditahan.

2) Laporan Rugi Laba

Tidak semua informasi keuangan yang penting terdapat dalam neraca. Didalam neraca tidak terdapat informasi tentang penghasilan dan biaya

perusahaan. Laporan yang memberikan informasi tentang penghasilan dan biaya dinamakan laporan rugi laba.

a) Penghasilan

Penghasilan perusahaan dapat diperoleh dari penjualan total kepada para pembeli selama periode bersangkutan. Jadi, penjualan merupakan sumber utama pendapatan bagi perusahaan. Selain dari penjualan produk perusahaan, penghasilan juga dapat diperoleh dari sumber lain, yaitu dari laba penjualan aktiva tetap, sewa yang diterima, bunga yang diterima.

b) Biaya

Biaya mencakup semua pengeluaran yang dilakukan oleh perusahaan. Pada garis besarnya, macam-macam biaya yang termasuk didalamnya adalah biaya produksi barang untuk dijual atau yang disebut harga pokok penjualan; biaya administrasi dan penjualan seperti : biaya periklanan, biaya komisi penjualan, gaji kepala kantor, sewa, dan sebagainya. Selain biaya-biaya diatas, masih terdapat pengeluaran lain yang akan mengurangi laba usaha, yaitu rugi penjualan aktiva tetap dan pajak penghasilan.

3) Laporan Perubahan Posisi Keuangan

Tujuan dari laporan perubahan posisi keuangan adalah memberikan informasi tentang perubahan aktiva lancar dan hutang lancar. Jadi titik berat dari laporan ini adalah pada sumber dan penggunaan modal kerja untuk suatu periode.

1.5.3 Akuntansi Leasing

Prinsip pencatatan akuntansi *leasing* telah dikeluarkan pertama kali melalui FASB (*Financial Accounting Standart Board*) No 13 yang berisi tentang perlakuan, pelaporan dan pengungkapan transaksi yang berhubungan dengan *leasing*, yaitu tentang perlakuan terhadap barang modal yang disewagunausahakan, harga perolehannya, penyusutan atas barang modal, pengakuan atas pendapatan yang diterima dari *leasing*, aktiva yang dijadikan jaminan untuk pelaksanaan *leasing*, dan lain-lain.

A. Kriteria Penentuan Metode Akuntansi Leasing

Kriteria penentuan metode akuntansi leasing dapat dilihat dari dua pihak yang terlibat dalam praktek leasing. Penentuan metode akuntansi *leasing* telah dikeluarkan pertama kali oleh FASB (*Financial Accounting Standart Board*) No. 13 (dalam Tunggal, 1994:24) yang isinya sebagai berikut :

a. Bagi *lessee*

Bila salah satu dari empat kriteria tersebut dibawah ini terpenuhi, maka dianggap telah terjadi pemindahan resiko dan manfaat atas pemilikan sehingga bagi *lessee* harus dianggap sebagai *Capital / Financial Lease*, dengan kata lain bila tidak satupun terpenuhi maka harus dianggap sebagai *Operating Lease*. Kriteria tersebut adalah sebagai berikut :

- 1) pada akhir periode *lease*, terjadi pemindahan hak kepemilikan (*ownership*) *leased asset* dari lessor kepada lessee ;
- 2) terdapat hak opsi bagi *lessee* pada akhir periode *lease* untuk membeli *lease asset* dengan *bergain price* , artinya pada perjanjian *lease* harus menyebutkan bahwa *lessee* mempunyai hak untuk membeli obyek *lease* dengan harga yang menguntungkan, yaitu dengan harga yang lebih rendah dari taksiran nilai wajarnya (*Expected fair value*) pada saat hak tersebut terealisasi ;
- 3) jangka waktu *lease* sama dengan 75% atau lebih dari taksiran umur ekonomis dari aktiva yang dilease, dan permulaan masa *lease* tidak jatuh pada sisa 25% dari umur ekonomis aktiva yang di-*lease* ;
- 4) pada waktu permulaan *lease*, nilai turun (*present value*) daripada pembayaran *lease* minimum harus sama atau lebih besar dari 90% atau lebih dari nilai pasar wajar bagi *lessor* setelah dikurangi dengan *executory cost* (yakni biaya pemeliharaan, asuransi dan pajak) yang ditahan *lessor*. Persyaratan ini tidak dapat digunakan bila *lease* dimulai pada sisa 25% umur ekonomis dari aktiva yang di-*lease*. Suku bunga yang digunakan untuk menghitung nilai tunai haruslah suku bunga pinjaman yang akan berlaku bagi *lessee* kecuali terdapat suku bunga implisit dan lebih rendah.

Kriteria penentuan metode akuntansi *leasing* yang paling utama dari pihak *lessee* adalah adanya hak opsi untuk membeli barang modal yang disewagunausahakan pada akhir periode sewa guna usaha dan adanya pemindahan hak kepemilikan atas barang modal. Apabila dalam kontrak perjanjian *leasing* terdapat kedua kriteria tersebut maka *leasing* dikategorikan sebagai *financial lease*, dan apabila tidak terdapat kedua kriteria diatas maka *leasing* dikategorikan sebagai *operating lease*.

b. Bagi lessor

Bila salah satu dari keempat kriteria tersebut diatas terpenuhi dan juga memenuhi kedua persyaratan tersebut dibawah ini, maka *lease* harus digolongkan kedalam *Financial / Capital Lease*. Sedangkan bila tidak terpenuhi, maka harus digolongkan sebagai *Operating Lease*. Kedua syarat tambahan tersebut adalah :

- 1) kemungkinan tertagihnya pembayaran *lease* minimum dapat diramalkan secara wajar (*reasonable*).
- 2) tidak terdapat ketidakpastian (*uncertainties*) yang berarti mengenai jumlah biaya yang tidak bisa diminta kembali yang dikeluarkan oleh *lessor* untuk aktiva yang di-*lease*-kan.

Dilihat dari sisi *lessor*, penentuan metode akuntansi leasing ada dua hal yang menyangkut masalah pembayaran *leasing*. Pembayaran *leasing* per periodenya selama masa sewa guna usaha telah diperhitungkan pada awal masa sewa guna usaha sehingga dapat diperkirakan tentang pembayaran *leasing* oleh *lessee* yang nantinya menjadi pendapatan bagi *lessor* untuk tahun-tahun berikutnya.

B. Perlakuan Akuntansi Leasing

Perlakuan akuntansi leasing sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan No. 30 khususnya tentang perlakuan akuntansi oleh perusahaan sewa guna usaha adalah sebagai berikut :

1. *Finance Lease*

- a. Penanaman neto dalam aktiva yang disewagunausahakan harus diperlakukan dan dicatat sebagai penanaman neto sewa guna usaha. Jumlah penanaman neto tersebut terdiri dari jumlah piutang sewa guna usaha ditambah nilai sisa (harga opsi) yang akan diterima oleh perusahaan sewa guna usaha pada akhir masa sewa guna usaha dikurangi dengan pendapatan sewa guna usaha yang belum diakui (*unearned lease income*), dan simpanan jaminan (*security deposit*).
- b. Selisih antara piutang sewa guna usaha ditambah nilai sisa (harga opsi) dengan harga perolehan aktiva yang disewagunausahakan diperlakukan sebagai pendapatan sewa guna usaha yang belum diakui (*unearned lease income*).

- c. Pendapatan sewa guna usaha yang belum diakui harus dialokasikan secara konsisten sebagai pendapatan tahun berjalan berdasarkan suatu tingkat pengembalian berkala (*periodic rate of return*) atas penanaman neto perusahaan sewa guna usaha.
- d. Apabila perusahaan sewa guna usaha menjual barang modal kepada penyewa guna usaha sebelum berakhirnya masa sewa guna usaha, maka perbedaan antara harga jual dengan penanaman neto dalam sewa guna usaha pada saat penjualan harus diakui dan dicatat sebagai keuntungan atau kerugian periode berjalan.
- e. Pendapatan lain yang diterima sehubungan dengan transaksi sewa guna usaha harus diakui dan dicatat sebagai pendapatan tahun berjalan.

2. *Operating Lease*

- a. Barang modal yang disewagunausahakan harus diperlakukan dan dicatat sebagai aktiva sewa guna usaha berdasarkan harga perolehan.
- b. Pembayaran sewa guna usaha (*lease payment*) selama tahun berjalan yang diperoleh dari penyewa guna usaha diakui dan dicatat sebagai pendapatan sewa. Pendapatan sewa harus diakui dan dicatat berdasarkan metode garis lurus sepanjang masa sewa guna usaha, meskipun pembayaran sewa guna usaha mungkin dilakukan dalam jumlah yang tidak sama setiap periode.
- c. Penyusutan aktiva yang disewagunausahakan harus dilakukan dalam jumlah yang layak berdasarkan taksiran masa manfaatnya.
- d. Kalau aktiva yang disewagunausahakan dijual maka perbedaan antara nilai buku dan harga jual harus diakui dan dicatat sebagai keuntungan atau kerugian tahun berjalan.

C. Pelaporan dan Pengungkapan Transaksi Sewa Guna Usaha

Sistem pelaporan dan pengungkapan transaksi sewa guna usaha khususnya yang dilakukan oleh perusahaan sewa guna usaha sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 30 adalah sebagai berikut :

a. *Finance Lease*

- 1) Aktiva dilaporkan berdasarkan urutan likuiditasnya, kewajiban dilaporkan berdasarkan urutan jatuh temponya tanpa megelompokkan ke dalam unsur lancar dan tidak lancar (*unclassified balance sheet*).
- 2) Penanaman neto dalam aktiva yang disewagunausahakan harus dilaporkan dalam neraca dengan rincian sebagai berikut :

Piutang sewa guna usaha	Rp. xxxxx
Nilai sisa yang terjamin	Rp. xxxxx
Pendapatan sewa guna usaha yang belum diakui	(Rp. xxxxx)
Simpanan jaminan	(Rp. xxxxx)
Penanaman neto sewa guna usaha	Rp. xxxxx
Penyisihan piutang sewa guna usaha	(Rp. xxxxx)
Jumlah penanaman neto	Rp. xxxxx

- 3) Laporan laba rugi disajikan sedemikian rupa sehingga seluruh pendapatan dilaporkan dalam kelompok yang terpisah dari kelompok biaya (*single step*). Pendapatan sewa guna usaha harus dilaporkan sebagai komponen utama dalam kelompok pendapatan.
- 4) Jumlah penanaman neto dan pendapatan sewa guna usaha sindikasi dan *leveraged lease* harus dilaporkan oleh masing-masing pihak secara proporsional sesuai dengan penyertaannya.
- 5) Pengungkapan yang layak harus dicantumkan dalam laporan keuangan mengenai hal-hal sebagai berikut :
 - a) Kebijakan akuntansi penting yang digunakan sehubungan dedngan transaksi sewa guna usaha.
 - b) Jumlah pembayaran sewa guna usaha paling tidak untuk dua tahun berikutnya.
 - c) Sifat dari simpanan jaminan yang merupakan kewajiban perusahaan sewa guna usaha kepada penyewa guna usaha.
 - d) Piutang sewa guna usaha yang dijaminan kepada pihak ketiga.
 - e) sewa guna usaha sindikasi dan *leveraged lease*.

b. *Operating Lease*

- 1) Barang modal yang disewagunausahakan dilaporkan berdasarkan harga perolehan setelah dikurangi dengan akumulasi penyusutannya.
- 2) Aktiva yang disewagunausahakan dilaporkan secara terpisah dari aktiva tetap yang disewagunausahakan.
- 3) Perhitungan laba rugi harus disusun sedemikian rupa sehingga seluruh pendapatan dilaporkan dalam kelompok yang terpisah dari kelompok biaya (*single step*). Pendapatan sewa guna usaha dilaporkan sebagai komponen utama dalam kelompok pendapatan.
- 4) Penyusutan aktiva yang disewagunausahakan dilaporkan secara terpisah dari penyusutan aktiva yang tidak disewagunausahakan.
- 5) Pengungkapan yang layak harus dicantumkan dalam catatan atas laporan keuangan mengenai hal-hal sebagai berikut :
 - a) Kebijakan akuntansi penting yang digunakan sehubungan dengan transaksi sewa guna usaha.
 - b) Jumlah pembayaran sewa guna usaha paling tidak untuk dua tahun berikutnya.
 - c) Sifat dari simpanan jaminan (jika ada)
 - d) Aktiva yang kepada pihak ketiga.
 - e) Sewa guna usaha sindikasi dan *leveraged lease*.

I.5.4 Leasing

A. Pengertian Leasing

Definisi *leasing* menurut Surat Keputusan Bersama tiga Menteri, yaitu Menteri keuangan, Menteri Perindustrian & Perdagangan, dan Menteri Koperasi dengan Nomor keputusan 122/MK/IV/I/1979, Nomor 32/M/SK/2/1974 dan Nomor 30/Kpb/I/1974, tanggal 7 Februari 1974 adalah sebagai berikut :

Setiap kegiatan pembiayaan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan, untuk suatu jangka waktu tertentu, berdasarkan pembayaran secara berkala disertai dengan hak pilih (*optie*) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama.

Definisi dari *leasing* yang lain sebagaimana diungkapkan Equipment Leasing Association Di London (dalam Tunggal, 1994:3) adalah :

Leasing adalah perjanjian antara *lessor* dan *lessee* untuk menyewa suatu jenis barang modal tertentu yang dipilih / ditentukan oleh *lessee*. Hal pemilikan atas barang modal tersebut ada pada *lessor* sedangkan *lessee* hanya menggunakan barang modal tersebut berdasarkan pembayaran uang sewa yang telah ditentukan dalam suatu jangka waktu tertentu.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dikemukakan bahwa *leasing* adalah salah satu kontrak perjanjian antara penjual sewa (*lessor*) dengan pembeli sewa (*lessee*) yang membuat ketentuan bahwa *lessor* menyerahkan kepada pihak *lessee* hak untuk menggunakan fasilitas fisik tertentu (yang dimiliki oleh pihak *lessor*) untuk jangka waktu yang disepakati dan untuk itu *lessee* harus membayar sejumlah uang sewa secara periodik kepada pihak *lessor* selama jangka waktu kontrak. Dengan adanya *leasing* tersebut, suatu badan usaha dapat memperoleh serta menggunakan alat-alat produksi atau barang-barang modal tanpa harus membeli atau memilikinya terlebih dahulu.

B. Klasifikasi Leasing

Pada awalnya *leasing* adalah suatu bentuk transaksi sewa-menyewa yang sederhana saja, kemudian keadaannya menjadi semakin berkembang sejalan dengan perkembangan yang terjadi dalam dunia perekonomian sehingga dipandang perlu adanya suatu klasifikasi tentang *leasing*. Dalam *Fianacial Accounting Standard Board (FASB) No. 13* yang diterbitkan oleh *American Institute of Certified Public Accountants (AICPA)* mengklasifikasikan *leasing* untuk tujuan akuntansinya (dalam Tunggal, 1994:21) adalah sebagai berikut :

1. Ditinjau dari segi *lessor* :

a. *Capital lease*, dibagi dalam tiga tipe lagi, yaitu:

- 1) *Sales Type Lease*;
- 2) *Direct Financing Lease*;
- 3) *Leveraged Lease*.

b. *Operating Lease*

2. Ditinjau dari segi *lessee*:

- a. *Capital / Financial Lease*;
- b. *Operating Lease*.

Keterangan:

a. *Sales Type Lease*

Merupakan *financial lease* juga tetapi dalam hal ini aktiva tetapnya pada permulaan *lease* mempunyai nilai yang berbeda dengan biaya yang ditanggung oleh *lessor*, yaitu adanya perbedaan antara harga pasar aktiva dengan harga perolehan nilai bukunya dan ini akan berakibat dalam perhitungan laba atau rugi. *Lessor* dalam hal ini merupakan pabrikan, produsen atau dealer yang menggunakan *lease* sebagai salah satu jalur pemasarannya. Dengan demikian selain biaya-biaya dan keuntungan, maka terdapat pula unsur *sales* atau *manufacturer's profit*.

b. *Direct Financing Lease*

Merupakan salah satu bentuk dari *financial lease* yang dibiayai langsung oleh *lessor*. Ditinjau dari tarifnya, tiap pembayaran *lease* terdiri dari bagian pengembalian investasi *lessor* dalam barang modal tersebut ditambah dengan komponen pendapatan yang diharapkan. Dalam *lease* ini nilai wajar dari barang modal yang di-*lease* pada permulaan sewa sama besar dengan biaya untuk memperolehnya. Metode ini sering juga disebut *fullpay out leasing*, dimana menunjukkan bahwa *lessor* membiayai sepenuhnya (100%) dari barang modal yang bersangkutan.

c. *Leveraged Lease*

Bentuk *lease* ini melibatkan tiga pihak yang berdiri sendiri, yakni *lessee*, *lessor* dan *credit provider* atau *debt participant* yang menyediakan sumber pembiayaan dalam jumlah yang lebih besar dari dana yang merupakan bagian *lessor* sehingga lebih mirip suatu pinjaman kepada *lessee*. Dalam hal ini, *lessor* tidak bertanggung jawab atas dana yang berasal dari pihak ketiga apabila terjadi kelalaian atau kemacetan yang dilakukan oleh *lessee*, sehingga pihak ketiga harus berupaya sendiri terhadap pelunasan pembayaran pinjaman.

d. *Operating Lease*

Operating sama dengan transaksi sewa-menyewa biasa, jangka waktu sewanya adalah lebih pendek dari umur ekonomis properti dan lessee biasanya tidak punya hak untuk membeli (*purchase option*) dan pada waktu kontrak *lease* berakhir tidak terjadi pemindahan hak milik barang.

C. Perbedaan Leasing dengan Sewa-Menyewa, Sewa-Beli, Jual-Beli dengan Angsuran, dan Pinjaman Uang;

1. Perbedaan leasing dengan sewa-menyewa.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perdagangan dan Koperasi Nomor. 34/KP/II/80 tertanggal 1 Februari 1980, tentang Perizinan Kegiatan Usaha adalah sebagai berikut : “*Renting* adalah kegiatan dagang di bidang sewa-menyewa atas barang, dimana hak milik atas barang yang disewakan tetap berada pada pemilik barang”.

Definisi diatas menggambarkan bahwa :

- a. *leasing* adalah suatu metode pembiayaan sedangkan perjanjian sewa-menyewa belum tentu bertujuan untuk pembiayaan perusahaan ;
- b. obyek dari *leasing* adalah barang-barang modal atau alat-alat produksi sedangkan untuk sewa-menyewa obyeknya adalah barang-barang untuk digunakan diluar produksi ;
- c. subyek dalam *leasing* adalah perusahaan yang sudah mendapatkan izin dari Menteri Keuangan dan telah memenuhi syarat untuk membuka usaha *leasing*. Sedangkan dalam perjanjian sewa-menyewa subjeknya tidak ditentukan, setiap subyek hukum dapat menjadi penyewa atau yang menyewakan ;
- d. dalam perjanjian sewa-menyewa, pihak yang menyewakan telah memiliki atau menguasai barang-barang yang hendak dipergunakan oleh pihaklain dengan membayar sewa sebagai imbalan. Sedangkan dalam *leasing*, pihak *lessor* adalah bukan pemilik barang yang biasa disewakan dan *lessor* harus menjadi pemilik barang yang akan di-*lease*-kan. Atau dengan kata lain, dalam hal *lease* pihak *lessor* menyediakan uang untuk membiayai pengadaan barang-barang yang dibutuhkan oleh pihak *lease* itu ;

- e. dalam *leasing*, seluruh resiko obyek ada pada *lessee* dan pada umumnya pemeliharaannya pun menjadi tanggung jawab dari *lessee*, sedangkan dalam sewa-menyewa, penyewa ikut menanggung sebagian resiko dari obyek sewa-menyewa.

2. Perbedaan leasing dengan sewa-beli.

Dalam Keputusan Menteri Perdagangan dan Koperasi Nomor. 34/KP/II/80, tertanggal 1 Februari 1980, definisi dari sewa-beli adalah sebagai berikut :

Sewa-Beli (Hire Purchase) adalah jual beli barang dengan cara memperhitungkan setiap pembayaran yang dilakukan oleh pembeli dengan pelunasan atas harga barang yang telah disepakati bersama dan yang diikat dalam suatu perjanjian, serta hak milik atas barang tersebut baru beralih dari penjual kepada pembeli setelah jumlah harganya dibayar lunas pembeli kepada penjual.

Berdasarkan definisi diatas dapat diambil kesimpulan bahwa :

- a. pada *leasing*, *lessor* biasanya merupakan pihak yang menyediakan dana dan membiayai pembelian barang tersebut seluruhnya dan bertindak sebagai lembaga keuangan, sedangkan pada sewa-beli, penjual adalah produsen atau pemilik atau pedagang yang berusaha menjual barangnya ;
- b. masa *leasing* biasanya ditentukan sesuai dengan umur kegunaan barang yang diperkirakan dan angsuran imbalan jasa disesuaikan dengan hasil usaha *lessee* yang diperkirakan oleh *lessor*, sedangkan pada sewa-beli masa pembayaran angsuran ditetapkan atas dasar kemampuan pembeli ;
- c. dalam sewa-beli si pembeli bermaksud untuk memiliki barang tersebut, sedangkan pada *leasing* sama sekali tidak ada maksud tersebut pada *lessee*. *Lessee* memutuskan apakah akan mempergunakan hak opsinya untuk membeli, memperpanjang, ataupun mengembalikan barang yang bersangkutan kepada *lessor* dan hanya setelah pembayaran harga pembelian hak milik atas barang akan berpindah pada *lessee*.

3. Perbedaan leasing dengan jual-beli dengan angsuran.

Dalam Keputusan Menteri Perdagangan dan Koperasi Nomor. 34/KP/II/80, tertanggal 1 Februari 1980, didefinisikan dari jual-beli dengan angsuran adalah sebagai berikut:

Jual-beli dengan angsuran adalah jual beli barang dimana penjual melaksanakan penjualan barang dengan cara menerima pelunasan pembayaran yang dilakukan oleh pembeli dalam beberapa kali angsuran atas harga barang yang telah disepakati bersama dan yang diikat dalam suatu perjanjian serta hak milik atas barang tersebut beralih dari penjual kepada pembeli pada saat barangnya diserahkan oleh penjual kepada pembeli.

Jadi perbedaan antara *leasing* dan jual beli dengan angsuran berdasarkan definisi diatas adalah sebagai berikut :

- a. pada jual beli dengan angsuran, hak milik berpindah pada saat barang diserahkan penjual kepada pembeli, sedangkan pada *leasing*, hak milik atas barang tetap dipegang oleh *lessor* ;
- b. pada *leasing*, jangka waktunya disesuaikan dengan masa guna (*useful life*) dari barang yang di-*lease*-kan, sedangkan pada jual beli dengan angsuran ditetapkan sepihak oleh penjual.

4. Perbedaan leasing dengan pinjaman uang.

Berdasarkan Pasal 1754 KUH Perdata didefinisikan bahwa:

Pinjam meminjam adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu memberikan kepada pihak yang lain suatu jumlah tertentu barang-barang yang habis dalam pemakaian, dengan syarat bahwa pihak yang belakangan ini akan mengembalikan sejumlah yang sama dari macam dan keadaan yang sama pula.

Jadi meskipun perjanjian *leasing* disebut sebagai perjanjian pembiayaan, namun tidak terjadi penyerahan sejumlah uang dari pihak *lessor* kepada *lessee*, maka perjanjian *leasing* bukan merupakan suatu perjanjian peminjaman uang. Walaupun begitu kebutuhan komersial perusahaan yang meminjam uang dan *lessee* pada umumnya sama, yaitu, mereka membutuhkan pembiayaan untuk perusahaannya. Dengan kata lain perjanjian *leasing* bukanlah suatu perjanjian

uang, akan tetapi suatu alternatif untuk memperoleh pembiayaan bagi suatu perusahaan.

Berdasarkan penjelasan serta keterangan diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa *leasing* berdasarkan Keputusan Bersama Tiga Menteri itu tidak sama dengan sewa-menyewa, jual-beli dengan angsuran, dan juga tidak sama dengan pinjaman uang. *Leasing* adalah suatu perjanjian yang mempunyai sifat-sifat tersendiri yang berbeda dengan perjanjian yang telah disebutkan diatas.

D. Keuntungan Dan Kerugian Leasing

Harahap (1993:171) menyatakan bahwa keuntungan dan kerugian *leasing* pada dasarnya adalah sebagai berikut:

1. Keuntungan leasing

Ada beberapa keuntungan yang dapat diperoleh dengan adanya *leasing* ditinjau dari segi *lessee*, antara lain :

- a. *lessee* terhindar dari kebutuhan dana yang besar dan biaya bunga yang tinggi ;
- b. *lease* mengurangi resiko keusangan, karena ia dapat mengalihkan barang yang di-*lease* kepada pihak *lessor* setelah habis masa periode sewanya;
- c. perjanjian *lease* lebih fleksibel karena lebih bebas dibandingkan dengan perjanjian hutang lainnya. Sistem pembayaran dari *lease* disesuaikan dengan kemampuan *financial lessee* ;
- d. dana pembiayaannya jauh lebih murah dibandingkan dengan pembayaran sekaligus ;
- e. *lease* tidak menambah pos utang dalam neraca dan tidak mempengaruhi resiko *leverage*.

Adapun keuntungan *leasing* yang dirasakan oleh pihak *lessor* adalah sebagai berikut :

- a. hak kepemilikan masih ada pada pihak *lessor*, sehingga merupakan faktor pengaman yang lebih kuat dibandingkan dengan barang jaminan dari suatu hutang hipotek ;

- b. lessor berhak secara hukum untuk menjual barang yang di-*lease* dan biasanya lebih mudah dan lebih cepat dibandingkan dengan penjualan dengan cara lelang ;
- c. dalam *operating lease*, lessor masih berhak untuk melakukan pembebanan penyusutan atas barang yang di-*lease* untuk tujuan penghematan pajak.

2. Kerugian leasing

Kerugian yang ditanggung perusahaan sebagai *lessee* jika memilih alternatif pembelanjaan dengan *leasing* antara lain :

- a. *lessee* wajib memenuhi berbagai persyaratan yang ditetapkan *lessor* untuk melindungi peralatannya, misalnya dalam bentuk pembatasan pengoperasian barang, perlindungan asuransi, dan lain-lain ;
- b. *lessee* bisa saja kehilangan kesempatan untuk memperoleh keuntungan barang pada saat akhir *lease* untuk beberapa jenis barang ;
- c. *lease* khususnya *financial lease* mungkin kurang tepat bila *lessee* hanya membutuhkan aktiva dalam jangka pendek, karena jika dibatalkan sebelum perjanjian selesai akan menimbulkan biaya yang sangat besar ;
- d. barang yang di-*lease* tidak dapat dicatat sebagai aset perusahaan sehingga barang tersebut tidak dapat dijadikan sebagai jaminan kredit bank ;
- e. hak menggunakan barang *lease* merupakan *intangible asset* yang tidak dapat disajikan dalam neraca sebagai aktiva tetap.

Sedangkan kerugian bagi *lessor* adalah sebagai berikut :

- a. *lessor* memiliki resiko besar jika barang yang dilease mendapat tuntutan dari pihak ketiga. Misalnya jika terjadi kecelakaan atau kerusakan atas barang orang lain yang disebabkan oleh barang yang di-*lease* tersebut;
- b. dalam hal *complaint*, lessor tidak bisa mengklaim pabrik atau supliernya secara langsung, tindakan tersebut harus dilakukan oleh *lessee* sebagai pemakai barang tersebut;
- c. *lessor* tetap bertanggung jawab atas pembayaran kewajiban tertentu karena pemilikan barang ;

- d. walaupun mempunyai hak secara hukum menjual barang *lease*, namun *lessor* belum tentu bebas dari berbagai ikatan seperti gadai atau kewajiban lain.

16. Operasionalisasi Konsep

Dalam melaksanakan penelitian ini masih banyak digunakan teori-teori yang sifatnya masih abstrak, oleh karena itulah konsep-konsep tersebut perlu dijabarkan dalam suatu definisi operasional agar dapat mempermudah dalam menganalisis data penelitian yang ada. Adapun konsep yang perlu dijabarkan atau dioperasionalkan dalam hal ini adalah :

A. Pola Bisnis Leasing Pada PT. INKA

Pola bisnis sewa guna usaha (*leasing*) pada PT(PERSERO) INKA melibatkan 3 (tiga) pihak yaitu Bank BNI, PERUMKA dan PT. INKA sendiri. Bank BNI dalam praktek leasing ini bertindak sebagai badan konsorium yaitu badan yang membantu kegiatan leasing dalam hal pengadaan dana guna proses produksi badan kereta JS-950 yang menjadi obyek leasing antara PERUMKA dengan PT. INKA. Pihak PERUMKA bertindak sebagai lessee yaitu pihak yang melakukan operasionalisasi atas obyek leasing. *Lessee* berhak mengoperasionalkan badan kereta JS-950 selama kurun waktu yang telah ditentukan sebagai periode lease yaitu selama 10 tahun. Selain mempunyai hak, *lessee* juga mempunyai kewajiban yaitu membayar sejumlah uang sewa kepada pihak lessor. Jumlah pembayaran yang harus dikeluarkan oleh PERUMKA sebagai imbalan jasa atas pengoperasionalan badan kereta telah ditentukan atas perhitungan tiga pihak yang terlibat dalam *leasing*. Adapun harga leasing terdiri dari harga sewa 30 badan kereta yang sudah termasuk bunganya, PPN, PPh dan premi asuransi selama 10 tahun.

B. Implementasi Akuntansi Leasing Pada PT. INKA

Implementasi akuntansi leasing dengan menggunakan metode operating lease sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 30 menyangkut dua hal sebagai berikut :

a) Perlakuan akuntansi oleh perusahaan sewa guna usaha

Perlakuan akuntansi khususnya oleh perusahaan sewa guna usaha dengan menggunakan metode operating lease memakai pedoman perlakuan akuntansi sesuai dengan PSAK No.30 sebagai berikut :

1. Barang modal yang disewagunausahakan harus diperlakukan dan dicatat sebagai aktiva sewa guna usaha berdasarkan harga perolehan.
2. Pembayaran sewa guna usaha (*lesae payment*) selama tahun berjalan yang diperoleh dari penyewa guna usaha diakui dan dicatat sebagai pendapatan sewa. Pendapatan sewa harus diakui dan dicatat berdasarkan metode garis lurus sepanjang masa sewa guna usaha, meskipun pembayaran sewa guna usaha mungkin dilakukan dalam jumlah yang tidak sama setiap periode.
3. Penyusutan aktiva yang disewagunausahakan harus dilakuakn dalam jumlah yang layak berdasarkan taksiran masa manfaatnya.
4. Kalau aktiva yang disewagunausahakan dijual maka perbedaan antara nilai buku dan harga jual harus diakui dan dicatat sebagai keuntungan atau kerugian tahun berjalan.

b) Pelaporan dan pengungkapan transaksi sewa guna usaha

Sistem pelaporan dan pengungkapan transaksi sewa guna usaha oleh perusahaan sewa guna usaha yang memakai metode operating lease adalah menggunakan pedoman sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan No. 30 adalah sebagai berikut :

1. Barang modal yang disewagunausahakan dilaporkan berdasarkan harga perolehan setelah dikurangi dengan akumulasi penyusutannya.
2. Aktiva yang disewagunausahakan dilaporkan secara terpisah dari aktiva tetap yang disewagunausahakan.
3. Perhitungan laba rugi harus disusun sedemikian rupa sehingga seluruh pendapatan dilaporkan dalam kelompok yang terpisah dari kelompok biaya (*single step*). Pendapatan sewa guna usaha dilaporkan sebagai komponen utama dalam kelompok pendapatan.

4. Penyusutan aktiva yang disewagunausahakan dilaporkan secara terpisah dari penyusutan aktiva yang tidak disewagunausahakan.
5. Pengungkapan yang layak harus dicantumkan dalam catatan atas laporan keuangan mengenai hal-hal sebagai berikut :
 - a. Kebijakan akuntansi penting yang digunakan sehubungan dengan transaksi sewa guna usaha.
 - b. Jumlah pembayaran sewa guna usaha paling tidak untuk dua tahun berikutnya.
 - c. Sifat dari simpanan jaminan (jika ada)
 - d. Aktiva yang dijaminan kepada pihak ketiga.
 - e. Sewa guna usaha sindikasi dan *leveraged lease*.

I.7 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan cara ilmiah yang digunakan untuk mendapatkan data dengan tujuan tertentu. Menurut Jujun S.S (dalam Sugiyono,2000:1) cara ilmiah berarti kegiatan itu dilandasi oleh metode keilmuan. Metode keilmuan ini merupakan gabungan antara pendekatan rasional dan empiris. Pendekatan rasional memberikan kerangka berpikir yang koheren dan logis, sedangkan pendekatan empiris memberikan kerangka pengujian dalam memastikan suatu kebenaran. Dengan metode penelitian yang digunakan ini diharapkan dapat diperoleh data yang valid, obyektif dan reliabel. Valid maksudnya adanya ketepatan antara data yang terkumpul oleh peneliti dengan data yang sebenarnya terjadi. Obyektif berarti semua orang akan memberikan persepsi yang sama terhadap hasil penelitian tersebut. Reliabel berarti adanya ketetapan / keajegan antara data yang didapat dari waktu ke waktu.

I.7.1 Metode penelitian

Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode survey terhadap perusahaan PT. Industri Kereta Api (Persero) di Madiun. Pembahasannya adalah ditekankan pada jenis leasing yang digunakan dan implementasi akuntansi *leasing* dengan metode *operating lease* dengan

pertimbangan bahwa perusahaan telah melaksanakan atau menerapkan pola bisnis *operating lease* dan akuntansi *leasing* dengan metode *operating leasing*.

7.2 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Tipe penelitian deskriptif merupakan tipe penelitian yang dilakukan terhadap variabel mandiri, yaitu tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan dengan variabel yang lain.

I.7.3 Tahap persiapan

a. Studi kepustakaan

Studi kepustakaan ini dimaksudkan untuk mendapatkan tambahan pengetahuan dan pematapan teori tentang pokok permasalahan yang ada dalam penelitian.

b. Penyusunan proposal

Penyusunan proposal ini dimaksudkan untuk memperoleh surat ijin penelitian dan sebagai pengantar untuk melakukan penelitian dalam perusahaan yang dimaksudkan yaitu PT. Industri Kereta Api di Madiun.

I.7.4 Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara langsung dengan menggunakan pedoman wawancara kepada pihak-pihak yang memiliki kompetensi sehubungan dengan permasalahan dalam penelitian. Data primer yang diambil disesuaikan dengan kebutuhan analisis. Adapun *informan key* dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Dra. Sarmiatus selaku Manajer Akuntansi,
- 2) Dra. Vira Martha selaku Asisten Manajer Akuntansi,
- 3) Bowo Sugianto selaku karyawan akuntansi bagian HPP,
- 4) Johan Ardiansyah, SE selaku karyawan akuntansi bagian persediaan.

b. Dokumentasi

Pengumpulan data sekunder yang diperoleh dari PT. Industri Kereta Api yang memiliki keterkaitan dengan permasalahan penelitian, yaitu tentang jenis *leasing* dan metode akuntansinya yang diterapkan dalam perusahaan tersebut.

1.7.5 Analisis Data.

Data hasil penelitian yang telah terkumpul, kemudian dianalisis untuk mencari atau memperoleh akurasi data yang diinginkan. Adapun dalam penelitian hal-hal yang perlu dianalisis adalah sebagai berikut :

a. Harga perolehan

Komponen harga perolehan atas barang modal yang berupa badan kereta JS-950 phase II kelas argo terdiri dari tiga unsur, yaitu sebagai berikut :

- 1) Harga Pokok Produksi (HPP) tahun 1996,
- 2) Harga Pokok Produksi (HPP) tahun 1997
- 3) Interest During Construction (IDC)

Sedangkan komponen untuk penghitungan Harga Pokok Produksi (HPP) terdiri dari dua unsur yaitu sebagai berikut :

1) Biaya langsung

Biaya langsung ini terdiri dari biaya bahan, biaya pegawai, biaya langsung lainnya seperti : biaya jasa pihak ketiga dan biaya uji coba.

2) Biaya tidak langsung

Biaya tidak langsung ini terdiri dari biaya pegawai, biaya jasa, biaya perawatan, biaya penyusutan, biaya R&D, biaya pendidikan, biaya tools dan biaya tidak langsung lainnya.

IDC adalah bunga yang dikenakan atas dana yang dikeluarkan oleh Bank BNI untuk memproduksi badan kereta, tarif bunga yang dikenakan adalah sebesar 4% per tahun.

b. Harga leasing

Komponen harga leasing yang telah ditentukan oleh Bank BNI, PERUMKA, PT. INKA adalah terdiri dari harga sewa guna usaha ditambah

dengan bunga selama 10 tahun; Pajak Pertambahan Nilai (PPN) sewa sebesar 10% pertahun; Pajak Penghasilan (PPh) sewa sebesar 6% pertahun; dan premi asuransi sebesar 1% dari nilai pertanggungan. Nilai pertanggungan adalah dana yang dikeluarkan oleh Bank BNI untuk memproduksi badan kereta.

c. Penyusutan

PT. INKA menggunakan kebijakan penyusutan untuk menyusutkan badan kereta JS-950 dengan memakai metode penyusutan garis lurus, yaitu jumlah penyusutan pertahunnya sama, rumus yang digunakan untuk penghitungan jumlah penyusutan per tahunnya adalah sebagai berikut :

Gambar 2 : Rumus penyusutan

$$\text{Penyusutan} = \frac{\text{Harga perolehan}}{\text{Umur ekonomis}}$$

Sumber data : Harahap (1993: 44)

Biaya penyusutan atas badan kereta JS-950 akan nampak pada laporan rugi laba pada kelompok harga pokok penjualan khususnya pada produk disewakan.

I.7.6 Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan dilakukan dengan cara deduktif yaitu suatu cara menarik kesimpulan dari teori yang bersifat umum ke hal yang bersifat khusus, maksudnya adalah penelitian berangkat dari seperangkat teori yang telah dipelajari sebelumnya melalui studi pustaka untuk melihat praktek secara khusus pada PT. INKA dalam hal pencatatan atas transaksi yang berkaitan dengan *leasing* terutama masalah perlakuan dan pencatatan atas pendapatan yang diterima dari *leasing*.

I.7.7 Jadwal Kegiatan Penelitian

Penelitian dilaksanakan selama satu bulan, mulai tanggal 4-2-2002 sampai dengan tanggal 4-3-2002. Adapun jadwal penelitiannya adalah sebagai berikut :

JADWAL PENELITIAN

No	KETERANGAN	JADWAL PENELITIAN																											
		OKT			NOV			DES			JAN			FEB			MAR			APR									
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV				
1	Tahap persiapan a. penyusunan proposal b. Seminar c. Pengurusan izin penelitian																												
2	Tahap pengumpulan data a. Magang b. Studi kepustakaan																												
3	Tahap analisis data a. Pengolahan data b. Konsultasi / bimbingan																												
4	Tahap penyusunan hasil a. Penyusunan hasil penelitian b. Konsultasi / bimbingan																												
5	Ujian skripsi																												



II. GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Sejarah Pendirian Perusahaan

2.1.1 Proses Pendirian

Gagasan untuk mendirikan industri kereta api di Indonesia merupakan salah satu kebijakan pemerintah dalam rangka menanggulangi dan memenuhi kebutuhan jasa angkutan kereta api di Indonesia yang terus meningkat. Oleh karena itu PJKA sejak tahun 1977 telah merintis dan mengadakan penajakan secara intensif dan kemungkinan untuk memproduksi gerbong kereta api penumpang di Balai Yasa PJKA Madiun yang kemudian direalisasikan dengan prototipe beberapa jenis gerbong dan kereta penumpang. Secara kronologis proses pendirian PT. (PERSERO) INKA adalah sebagai berikut :

1. Pada tanggal 28-11-1979, Menteri Perhubungan dan Menteri Riset dan Teknologi mengadakan peninjauan ke Balai Yasa Madiun dengan diputuskan untuk mempercepat proses pendirian industri kereta api.
2. Pada tanggal 11-12-1979, diadakan rapat antara wakil-wakil dari Departemen Perhubungan, BPPT (Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi) dan Departemen Perindustrian. Hasil rapat menetapkan dasar kebijakan pendirian industri kereta api.
3. Dengan surat keputusan Menteri Perhubungan No. 32/OT.001/Phb/80 tanggal 27-2-1980, dibentuk panitia persiapan Persero Kereta Api di Madiun. Anggota panitia terdiri dari :
 - a. Departemen Perhubungan
 - b. BPPT (Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi)
 - c. Departemen Perindustrian
 - d. Departemen Keuangan
 - e. Sekretaris Negara
 - f. Menteri Penerangan

4. Aspek hukum pendirian PT. (Persero) INKA adalah sebagai berikut :
 - a. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 1 tanggal 3-2-1981 tentang pernyataan modal negara untuk mendirikan perusahaan persero di bidang industri kereta api.
 - b. Keputusan Menteri Keuangan RI No. 195/Kmk.001/1981 tanggal 8 April 1981 tentang penerapan modal perusahaan PT.INKA.
 - c. Keputusan Menteri Keuangan RI No.197/Kmk.011/1981 tanggal 8 April 1981 tentang pengangkatan anggota direksi perusahaan perseroan PT.INKA dan dewan komisaris.
 - d. Keputusan Menteri Keuangan RI No. 250 /Kmk.011/1981 tanggal 29 April 1981 tentang tambahan dewan komisaris PT. INKA.
 - e. Akta Notaris Imas Fatimah, SH No.51 tanggal 18 Mei 1981 tentang telah didirikannya suatu PT dengan nama PT. (PERSERO) INKA.

Secara hukum PT. (Persero) INKA didirikan pada tanggal 18 Mei 1981. Tapi secara operasional PT. INKA mulai beroperasi pada tanggal 29 Agustus 1981 dan berlokasi di Jalan Yos Sudarso No. 71 Madiun dengan didukung kantor perwakilan di Bandung dan Jakarta. Balai Yasa PJKA Daerah Operasi VII Madiun tersebut terpilih sebagai pusat lokasi kegiatan manufaktur dari perusahaan yang bergerak dalam bidang perkereta-apian yaitu PT. (Persero) INKA dengan alasan bahwa Balai Yasa Madiun tersebut memiliki fasilitas yang lebih baik dibandingkan dengan Balai Yasa yang lain. Hal ini terbukti bahwa pada tahun 1977 Balai Yasa Madiun mampu membuat prototype beberapa jenis gerbong dan kereta penumpang serta merealisasikannya pada tahun itu pula. Keberhasilan dari Balai Yasa Madiun inilah yang dijadikan alasan dan dipandang sebagai potensi yang baik untuk ditingkatkan dari fasilitas pemeliharaan menjadi fasilitas pembuatan.

Peninjauan terhadap Balai Yasa Madiun yang akan di jadikan sebagai lokasi pusat kegiatan manufaktur dari PT. INKA dilakukan pada tanggal 28 November 1979 oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Riset dan Teknologi. Hasil dari peninjauan ini diputuskan untuk mempercepat

proses pendirian industri kereta api. Setelah melalui beberapa proses hukum berkaitan dengan PT (Perseroan Terbatas) dengan memakai nama PT. INKA, maka pada tanggal 29 Agustus 1981 dilakukan pergerakan operasional Balai Yasa dan Gudang Persediaan dari PJKA kepada PT. INKA dengan disaksikan oleh Menteri Perhubungan.

Operasional kegiatan pada awal berdirinya PT. INKA setelah didirikan secara resmi oleh pemerintah masih menggunakan segala fasilitas dan aset yang ada di Balai Yasa Madiun, serta gudang PJKA sebagai fasilitas dasar untuk kegiatan produksinya. Fasilitas dasar tersebut adalah sebagai berikut:

1. Luas area : 20,72 ha
2. Luas Bangunan : 9,36 ha
3. Mesin dan alat : 579 unit
4. Daya listrik : 1000 kva
5. Tenaga kerja : 823 orang

2.1.2 Arti dan Makna Logo PT. (PERSERO) INKA Madiun

Gambar 3 : logo PT. INKA



a. Makna logo secara keseluruhan

Lingkar panah yang bergerak dua arah dan ditengahnya terdapat 2 kepingan serta garis warna putih memberikan gambaran mengenai visi dan misi PT. INKA, sebagaimana diuraikan sebagai berikut :

- 1) Karakter kokoh dan kuat, secara visual tampil dalam pemakain garis tebal yang membentuk gerak dan lingkaran yang menyatu dan utuh.

- 2) Karakter dinamis dalam menjalankan aktivitasnya, digambarkan untuk panah yang bergerak melingkar 2 arah dengan tujuan tanpa batas, memberi gambaran pencapaian pengembangan secara optimal.
- 3) Karakter industri kereta api digambarkan oleh elemen 2 kepingan serta garis lingkaran putih yang terdapat pada lingkaran panah, sehingga gerakan 2 arah dengan 2 kepingan serta garis lingkaran putih sebagai porosnya, memberi kesan gerak roda kereta api dan industri berat.
- 4) Falsafah Pancasila diungkapkan oleh 5 unsur yang terdiri dari 2 panah, 2 kepingan dan 2 garis putih, merupakan 5 unsur yang seimbang dan terwujud dalam lingkaran yang kokoh, dinamis dan sekaligus merupakan landasan usaha PT. INKA.

b. Makna warna pada logo

Untuk memberi kesan yang lebih mantap terhadap PT. INKA yang merupakan industri berat, industri logam dasar serta memiliki keunggulan dibidang industri kereta api, ditampilkan 2 warna yaitu warnamerah dan hitam serta warna dasar putih. Pemilihan warna dasar tersebut memberikan gambaran integritas PT.INKA, antara lain :

- 1) Warna merah menggambarkan karakter api, semangat, dinamis serta sumber kekuatan yang merupakan tekad PT.INKA dalam mensukseskan pembanguana Indonesia.
- 2) Warna hitam menggambarkan karakter kokoh, kuat, padat dan sebagai warna logam yang merupakan warna bahan utama yang diolah untuk diproduksi menjadi gerbong dan lokomotif.
- 3) Warna dasar putih (lingkaran dan 2 elemen) berbentuk kemudi dan juga berbentuk piala menggambarkan perencanaan, keunggulan dan sebagai warna yang bersih dan suci, merupakan kerja PT. INKA yang terarah guna mencapai sasaran usaha.
- 4) Penampilan logo yang abstrak dan sederhana memberi kesan intelektual dan jangkauan yang luas. Melalui logo yang ilustratif ini menggambarkan identitas dan aktivitas usaha PT. INKA. Perpaduan

panah yang melingkar 2 arah dan 2 kepingan ditengahnya. Dinamis dan utuh sebagai lambang PT. INKA berperan serta dalam pembangunan Indonesia.

2.2 Visi dan Misi Perusahaan

2.2.1 Visi Perusahaan

Menjadi perusahaan manufaktur sarana kereta api kelas dunia di Indonesia

2.2.2 Misi Perusahaan

Menciptakan daya saing bisnis dan teknologi produk perkereta-apian mendominasi pasar domestik dan memenangkan persaingan di pasar regional ASEAN dan negara sedang berkembang.

2.3 Tujuan Perusahaan

Tujuan perusahaan yang telah ditetapkan oleh perusahaan adalah sebagai berikut:

- a. Menjadikan perusahaan yang *viable* (tumbuh dan berkembang).
- b. Penguasaan teknologi di bidang perkereta-apian dengan kemampuan sendiri.
- c. Menguasai bisnis sarana kereta api di pasar domestik maupun pasar global.
- d. Menunjang kebijakan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional.

2.4 Arah Usaha

- a. Penguasaan pasar dari *low value market* menuju *high value market*.
- b. Penguasaan produk dari *low value added product* menuju *high value product*, dengan melihat nilai tambah pada masing-masing produk.
- c. Meningkatkan kekayaan perusahaan melalui pembuatan keputusan yang tepat.
- d. Meningkatkan sinergi melalui kerjasama yang baik antar departemen.

- e. Mengembangkan SDM.
- f. Melaksanakan reorientasi / pengembangan usaha dalam menghadapi perubahan lingkungan usaha.

Adapun usaha yang dijalankan oleh perusahaan adalah sebagai berikut:

- a. Pembuatan dan perakitan sarana kereta api serta komponen perkeretaapian.
- b. Perawatan berat dan retrofit sarana kereta api.
- c. Perdagangan (jual beli) baik local maupun ekspor/impor sarana kereta api maupun komponennya.
- d. Jasa konsultasi dan *engineering* khusus bagi INKA.
- e. Kegiatan-kegiatan lain yang dimungkinkan oleh fasilitas dan kemampuan yang ada khususnya transportasi darat.

2.5 Strategi Usaha dan Kebijakan Umum Perusahaan

2.5.1 Strategi Perusahaan

Strategi usaha yang diterapkan oleh perusahaan dalam rangka untuk mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan adalah sebagai berikut:

- a. *Right Sizing*
Ukuran aset dan sumber daya perusahaan yang optimal dalam mendukung kegiatan usaha.
- b. *Capital/Debt restructuring*
Penetapan struktur modal / hutang yang mempunyai pengumpul (*leverage*) paling optimal.
- c. *Bussiness focusing*
Pelaksanaan kegiatan perusahaan yang memiliki potensi tumbuh dan *collectibility* yang memadai .
- d. *Competencies assesment*
Perumusan dan pengkajian kompetensi perusahaan.

e. *Cost Efficiency*

Pelaksanaan kegiatan usaha rdengan pengendalian biaya seoptimal mungkin sehingga mampu menciptakan harga pokok produk lebih rendah dibanding pesaing.

f. *Product Development*

Selalu mengembangkan produk baru maupun inovasi / *feature product*.

g. *Market development*

Selalu mengembangkan pasar dan meningkatkan servis melalui inovasi untuk pasar lama dan pasar baru.

h. *Market Penetration*

Mengintensifkan penguasaan pasar yang sudah ada.

2.5.2 Kebijakan perusahaan

Kebijakan umum yang ditempuh oleh perusahaan, khususnya untuk tahun 2002 adalah sebagai berikut:

- a. Investasi dibidang SDM untuk meningkatkan nilai perusahaan (*intangible asset*).
- b. Mensupport usaha-usaha untuk meningkatkan peluang kebutuhan sarana kereta api di Indonesia.
- c. Bekerja secara *hole team* melalui perubahan pola pikir dean perilaku menuju visi dan misi perusahaan.

2.6 Kegiatan Pokok Perusahaan

Kegiatan pokok perusahaan yang dilakukan oleh perdepartemen yang ada di perusahaan, khususnya untuk tahun 2002 adalah sebagai berikut:

1. Departemen Pemasaran

Srategi : Meningkatkan *customer value* dan mengoptimalkan potensi pasar dalam negeri serta pengembangan pasar dan usaha menuju visi perusahaan.

Kebijakan :

- a. Mengutamakan kepuasan pelanggan.
- b. Menawarkan solusi inovatif dan memperluas lingkup layanan.
- c. Mengembangkan pola kemitraan dan sinergi dengan perusahaan global.
- d. Mengembangkan bisnis menuju pasar bernilai tinggi.

Kegiatan :

- a. Intensifikasi pasar dalam negeri PT. KAI (pelanggan utama):
 - 1) Penyusunan dibutuhkan sarana identifikasi, standar spesifikasi.
 - 2) Pengembangan produk, KRDE, Gerbong batu bara
 - 3) Pengembangan usaha perawatan ke DAOP, devisi regional.
- b. Pengembangan pasar diluar PT. KAI :
 - 1) Program kemitraan untuk pasar ekspor.
 - 2) Peluang bisnis angkutan industri / SDA, komoditi swasta dan *turn key project* dalam rangka otonomi daerah.
 - 3) Kegiatan diversifikasi produk, keagenan, dan sebagainya.
- c. Mendukung kegiatan pencapaian target dan mendapatkan peluang pasar di masa depan :
 - 1) Mensponsori kegiatan pemasaran.
 - 2) Kegiatan promosi dan publikasi.
 - 3) Menjalin hubungan dengan pemerintah selaku regulator dan sumber dana.

2. Departemen Produksi

Strategi :

- a. Peningkatan produktivitas melalui *improvement* sumber daya produksi.
- b. Melakukan *out sourcing*.

Kebijakan :

- a. Optimalisasi sumber daya produksi.
- b. Sinergi antara KPIS dan industri pendukung lokal, nasional.
- c. Peningkatan kualitas produk.

- d. Melalui *sub contracty* untuk pekerjaan yang mempunyai nilai tambah rendah.

Kegiatan :

- a. Penyelesaian target sales Rp 201 Milyar.
- b. Upaya penekanan harga pokok produksi melalui efisiensi proses produksi.
- c. Mengupayakan beban pekerjaan (*loudy work sheep*) dapat ditingkatkan dengan 30 % WIP.
- d. Studi perencanaan peningkatan manufaktur dan fasilitas produksi.
- e. Peningkatan prasarana industri.
- f. Peningkatan fungsi *quality assurance* dalam pemeriksaan sub kontraktor.
- g. *Up dating* sistem mutu ISO 9000 versi tahun 2000.
- h. Peningkatan efektifitas *quality plan*.
- i. Program pemeliharaan mesin :
 - 1) *General check-up* mesin laser cutting.
 - 2) *Overhowl* mesin *crank press*.
 - 3) Aplikasi *Programable Logic Control*(PLC) pada mesin *abrasive cutting*.
 - 4) *Refurbishment* compresor piston.

3. Departemen Teknologi

Strategi :

- a. Melaksanakan transformasi industri dan teknologi sebagai upaya menghasilkan produk yang memiliki nilai tambah tinggi untuk mendukung pesanan masuk dan penyelesaian target industri.
- b. Menghasilkan kemampuan desain dan engineering melalui kerjasama dan sinergi untuk menjadi integrator dan pusat unggulan bidang perkereta-apian.

Kebijakan :

- a. Melakukan perbaikan produk kereta penumpang dengan memprioritaskan produk unggulan kereta penumpang jenis argo dengan beberapa jenis substansi komponen impor.
- b. Mendukung penyelesaian target produksi dengan mempercepat proses desain dengan pemanfaatan teknologi maju dan penyempurnaan metode fasilitas kerja.

Kegiatan :

- a. Program mendukung pemasaran dalam pencapaian kontrak.
- b. Program mendukung produksi untuk mencapai efisiensi proses melalui akurasi desain, teknologi spektakuler dan *bill of quantity*.
- c. Peningkatan sistem informasi desain.
- d. Peningkatan kemampuan desain CAD 3D dan 2D.
- e. Pembuatan *data base* desain (*as made drawing design, design drawing, manufacturing drawing* dan *material part list*).

4. Departemen Penelitian dan Pengembangan

Strategi : menguasai *core competence* dari teknologi dasar dan madya menuju teknologi tinggi.

Kebijakan :

- a. Mengikuti kemajuan teknologi perkereta-apian di negara maju, melalui program alih teknologi maupun kerjasama mitra kelas dunia.
- b. Melakukan pentahapan dari sejak studi sampai dengan pengembangan prototipe dan uji serta kegiatan riset perbaikan.
- c. Meningkatkan kerjasama dan sinergi dengan lembaga eksternal.

Kegiatan :

- a. Studi produk masa depan.
 - 1) Studi transportasi metro / LRV
 - 2) Studi *railbus*
 - 3) Studi *low power locomotive*
- b. Studi sistem transportasi terkait dengan otonomi daerah.

c. Studi dan prototipe

- 1) Kelanjutan uji operasi prototipe KRL I
- 2) Pembuatan prototipe modul *crash worthies* KRDE dalam rangka penguasaan core competence.
- 3) Pengembangan produk diversifikasi (*container 1m³ , dump truck, hospital bed, car parting, modular lavatory*).
- 4) Komponen *basic*

d. Kerjasama dengan lembaga eksternal

e. Pengurusan HAKI.

5. Departemen Logistik

Strategi :

- a. *Multi source*
- b. Kemitraan
- c. Ketepatan pelayanan *material stock*

Kebijakan :

- a. Mengutamakan pembelian ke manufaktur.
- b. Mengutamakan QSDS yang kompetitif.
- c. Mengutamakan pemakaian *material stock*.

Kegiatan :

- 1) Menekan harga pokok produksi melalui efisiensi pengadaan material.
- 2) Merencanakan dan mengendalikan kebutuhan material.
- 3) Evaluasi kemampuan supplier.
- 4) Temu mitra usaha secara periodik.
- 5) Peningkatan kompetensi logistik.
- 6) Peningkatan pembelian secara kontrak Japan.

6. Manajemen dan Organisasi

Strategi : membenahi sistem secara mendasar dan bertahap.

Kebijakan :

- a. Melibatkan seluruh fungsi dalam *team work*.
- b. Menerapkan 5 R.

Kegiatan :

- a. Penyempurnaan sistem penggajian dan sistem penilaian karyawan.
- b. Penyempurnaan *database payroll personil*.
- c. Penyiapan *software, hardware, dan brainware* sistem informasi produksi.
- d. Pelaksanaan 5 R untuk peningkatan efisiensi.

7. SDM

Strategi : meningkatkan kemampuan SDM melalui pola *training* yang terpadu.

Kebijakan :

- a. Peningkatan kesejahteraan seimbang dengan peningkatan kompetensi.
- b. Biaya pengembangan SDM 5 % dari biaya pegawai.
- c. Rata-rata jam *training* per orang per tahun 70 jam dengan minimal per orang 16 jam.

Kegiatan :

- a. Penyempurnaan sistem absensi.
- b. Pelatihan SDM secara internal (*in house*).
- c. Penyusunan dan pelaksanaan *training need* pada *job description* yang telah disusun.
- d. melanjutkan program pengembangan budaya perusahaan dengan nilai inti yaitu : integritas, profesional dan mutu.

8. SPI (Satuan Pengawasan Intern)

Strategi : peningkatan pengawasan operasional perusahaan untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi.

Kebijakan : berperan sebagaimana konsultan intern perusahaan.

Kegiatan :

- a. Pemeriksaan pada pusat logistik
- b. Pemeriksaan pada departemen fabrikasi.
- c. Pemeriksaan pada departemen desain
- d. Pemeriksaan pada departemen pengelolaan keuangan perusahaan.
- e. Pemeriksaan khusus bila dipandang perlu.

9. Keuangan dan Akuntansi

Strategi :

- a. Meningkatkan pemanfaatan supplier kredit.
- b. Mengembangkan kerjasama dengan institusi keuangan dalam negeri dan luar negeri.
- c. Menjajagi kerjasama dengan investor swasta.
- d. Mengembangkan *accounting treatment* yang dapat mengakomodasi bisnis INKA.

Kebijakan :

- a. Menetapkan penggunaan dana valas untuk pembiayaan valas dan dana rupiah untuk pembiayaan rupiah.
- c. Menetapkan waktu pembayaran hutang dengan 45 hari.
- d. Mengupayakan likuiditas operasional perusahaan untuk minimal 3 bulan operasi.

Kegiatan :

- a. *Review* dan *up dating* pedoman kebijakan keuangandan akuntansi secara berkelanjutan.
- b. Pengembangan *cost system* akuntansi dan keuangan melalui pengkajian dan desain berdasarkan ABC (*Activity Based Costing*)

sistem serta pengkajian berdasarkan ABB (*Activity Based Budgeting*) sistem.

- c. Mencari alternatif pendanaan keuangan di lembaga perbankan dan nonperbankan untuk memenuhi :
- d. Kebutuhan dana.
- e. Pendanaan untuk kebutuhan pelanggan.
- f. Menjalinkan kerjasama dengan institusi pemerintah (bea cukai) untuk pembebasan biaya masuk dan PPN impor.
- g. Penyusunan *tax planning* dengan tujuan mendapatkan pembebanan pajak yang paling efisien.

10. Investasi dan Sumber Pembiayaan

Strategi : memelihara kemampuan fasilitas yang ada.

Kebijakan :

- a. Dana investasi berasal dari dana penyusutan.
- b. Biaya pengembangan produksi diusahakan dibebankan pada HPP

Kegiatan :

- a. Mengganti / penambahan fasilitas kantor.
- b. Mengganti / penambahan fasilitas produksi.
- c. Penelitian dan pengembangan kemampuan perusahaan.

2.7 Proses Produksi

Dengan pengembangan berbagai fasilitas fisik, dalam 3 tahun pertama PT. INKA telah menjelma menjadi kekuatan industri yang mempunyai daya kemampuan yang tinggi. Perusahaan ini telah melengkapi diri dengan prasarana produksi utama. Kegiatan produksi yang dilakukan oleh PT. INKA berupa produksi utama, diversifikasi, prototype, JIG/ investasi dan perawatan fasilitas produksi.

Produk yang telah dihasilkan oleh PT. INKA mulai dari masa awal berdirinya yaitu tahun 1981 sampai dengan sekarang dikelompokkan

menjadi tiga jenis produk beserta komponen pendukungnya. Adapun pengelompokan dari produk tersebut adalah sebagai berikut :

1) Produk utama (*Main Product*)

Produk utama ini merupakan produk yang diproduksi oleh PT INKA. Produknya terdiri dari dua produk utama yaitu Freight Product dan Passenger Coach. Secara terperinci mengenai kedua produk tersebut dapat dilihat pada lampiran.

2. Produk Diversifikasi (*Diversification Product*)

Produk diversifikasi ini merupakan produk tambahan diluar usaha utama yang dilakukan PT. INKA, yang pada hakekatnya bertujuan untuk menambah pendapatan perusahaan. Secara terperinci mengenai produk tersebut dapat dilihat pada lampiran.

3. Produk Lease

Produk leasing ini lebih dikenal dengan produk KSO (Kerjasama Operasi) yang merupakan kerjasama operasi antara PT. INKA dengan PT. KAI dengan menyewakan badan kereta JS 950 Phase II sebanyak 30 unit body kereta yang dirangkai menjadi 3 trainset. Kerjasama ini dilakukan pada tahun 1996, dan mulai direalisasikan pada tahun 1998.

PT. INKA adalah salah satu industri berat di Indonesia yang termasuk dalam BUMN. Industri kereta api ini selain memproduksi gerbong kereta api juga merupakan bengkel kereta api. Proses produksi dimulai dengan adanya kontrak antara pihak PT. INKA yang dilakukan oleh direksi dengan pihak pemesan. Kontrak ini lengkap dengan spesifikasi barang yang dipesan dan berupa gambar desain. Gambar desain itu diserahkan ke bagian Departemen Teknologi Produksi untuk dibuat gambar detail, sehingga bagian produksi dapat membaca dan mengerjakan sesuai gambar. Unit kerja bagian produksi di PT.INKA adalah sebagai berikut :

1. Bagian pengerjaan plat

Unit kerja yang dimiliki adalah unit kerja (work shop) pengerjaan plat dan logam (PPL). Unit ini adalah tempat berbagai bahan diproses, dipotong, dibentuk dan dirakit awal untuk dijadikan komponen-

dipotong, dibentuk dan dirakit awal untuk dijadikan komponen-komponen. Di sini bisa dijumpai berbagai perangkat produksi, diantaranya adalah *Band Sawing Machine* sampai *Numerical Controll Turset Punch Machine*.

2. Bagian perakitan

Dari unit kerja pengerjaan logam, komponen yang sudah jadi dikirim kesini untuk kemudian dibentuk menjadi bagian bangunan kereta seperti atap, dinding dan rangka dasar, yang kemudian dirakit dan dibentuk menjadi badan kereta penumpang atau gerbong.

3. Bagian komponen eksterior

Unit kerja ini mengerjakan aktivitas antara lain :

- a. pembilasan logam, yaitu aktivitas untuk penghilangan karat pada badan kereta atau gerbong untuk persiapan pengecatan dasar.
- b. unit kerja pengecatan

4. Bagian pemasangan komponen

Aktivitas dalam unit kerja ini meliputi pemasangan perlengkapan .

5. Bagian Interior

Bagian ini merupakan tempat pengerjaan atau pemasangan perlengkapan tahap akhir, khususnya untuk bagian interior kereta. Pengerjaannya meliputi pemasangan instalasi listrik maupun komponen interior yang lain.

6. Bagian mesin

Bagian ini merupakan tempat perakitan *bogie* (roda kereta api) berkonstruksi las dan permesinan. Fasilitas yang ada di sini meliputi :

- 1) Fasilitas pengujian; yaitu untuk penimbangan beban gandar, pengujian kekedapan air, pengujian batas material, dan lain-lain.
- 2) Fasilitas pemeriksaan akhir ; yaitu tempat pemeriksaan dan pengujian akhir atau bagian dari gerbong atau kereta termasuk berbagai instalasinya, peralatan, perlengkapan, interior, dan lain-lain.
- 3) Emplasemen; yaitu tempat gerbong dan kereta penumpang yang sudah siap dioperasikan menunggu pengiriman.

Tahun 2002 ini target produksi PT. INKA adalah penyelesaian produk pesanan yang masuk. Rencana pencapaian pesanan masuk tahun 2002 dapat dilihat dalam tabel berikut ini :

Tabel 6 : Pesanan masuk tahun 2002

(dalam jutaan rupiah)

No	Jenis Produk	Unit	Jumlah	Pemesan
1.	Kereta ekonomi	4	Rp. 8.800	Dephub
	Kereta eksekutif Argo	20	Rp. 71.717	PT. KAI
	Kereta makan Argo	2	Rp. 6.345	PT. KAI
	BPA Argo	2	Rp. 8.920	PT. KAI
	Bogie Bolstrerless	4	Rp. 1.730	PT. KAI
	Pend. sewa KA JS seri II	30	Rp. 7.697	PT. KAI
	Retrofit K3 (Sumsel)	5	Rp. 7.200	PT. KAI
	Retrofit K3 (Sumut)	4	Rp. 4.800	PT. KAI
2.	Non PT. KA			
	KKBW Curah Samping	40	Rp. 25.200	BUMN
	Gerbong Pulp	20	Rp. 12.708	BUMN
3.	Perawatan dan komponen		Rp. 10.000	
4.	Ekspor :			
	BCG Thailand	112	Rp. 54.000	SRT Thailand
	LPG Tanki	18	Rp. 16200	PTT Thailand
5.	Produk diversifikasi		Rp. 1.000	BUMN
J U M L A H			Rp. 203.025	

Sumber data : PT. (PERSERO) INKA

2.8 Sumber Daya Manusia

PT. INKA pada saat ini memiliki lebih dari 900 orang yang hampir 100% adalah WNI. Para karyawan INKA yang biasa disebut dengan insan INKA selalu menjaga kualitas dan integritas setiap individunya, yakni dengan motto “ I’M PRO” yang merupakan singkatan dari kata :

Integritas : selalu menjaga kesatuan dalam setiap aktivitasnya.

Mutu : tetap mengedepankan mutu untuk semua aspek dalam rangka pencapaian kesuksesan perusahaan

Profesional : selalu bersikap dan berperilaku yang menunjukkan keahlian yang tinggi dalam penguasaan pada pekerjaan yang dilakukannya.

Sehingga motto di atas dapat diartikan, berusaha selalu bersungguh-sungguh dan mencurahkan segenap kemampuan yang tinggi dalam menyelesaikan setiap pekerjaan dengan tetap menjaga profesionalitas dan tanpa mengabaikan mutu perusahaan yang diinginkan.

Dalam komposisi tenaga kerja yang ada di PT. INKA tidak akan dijumpai adanya tenaga kerja atau pegawai tidak tetap seperti tenaga kontrak ataupun tenaga honorer, karena ini juga merupakan suatu strategi tenaga perusahaan untuk mengikuti saran dari pemerintah yaitu dari Departemen Tenaga Kerja mengenai tidak diperbolehkannya memakai tenaga kerja kontrak dengan waktu yang lama karena akan merugikan pihak tenaga kerja karena posisinya yang terlalu lama sebagai pegawai tidak tetap. Strategi perusahaan yang dipakai oleh PT. INKA adalah dengan cara memasukkan tenaga kontrak tersebut ke dalam setiap sub bagian yang memakai jasa pegawai tersebut sehingga statusnya bisa dikatakan sebagai tenaga kerja atau pegawai tetap dalam PT INKA walaupun sebenarnya tidak demikian.

Komposisi tenaga kerja atau pegawai yang ada di PT. (Persero) INKA untuk tahun 2002 akan disajikan sebagai berikut :

Komposisi Pegawai PT. INKA Tahun 2002
Menurut Tingkat Pendidikan

Tabel 9 : Komposisi pegawai PT. INKA

No	Uraian	Angg	Taks	Anggaran		Jumlah
				tambah	kurang	
1.	Pegawai tetap					
	a. Pasca sarjana (S2)	7	7	3	0	10
	b. Sarjana (S1)	122	99	6	3	102
	c. Sarjana Muda (D3)	100	81	5	0	86
	d. SLTA	579	576	0	0	576
	e. SLTP/SD	216	211	0	0	211
	J U M L A H	1024	974	14	3	985
2.	Pegawai tidak tetap					
	a. Tenaga kontrak	0	0	0	0	0
	b. Honorer	0	0	0	0	0
	J U M L A H	0	0	0	0	0
	T O T A L	1024	974	14	3	985

Sumber data : PT.(PERSERO) INKA

2.9 Bentuk kerjasama dan anak perusahaan

2.9.1 Bentuk kerjasama

Industri kereta api di Indonesia di kategorikan sebagai BUMN-Industri Strategis (BUMNIS). Dengan kematangan pengelolaan, yang dalam hal ini dikendalikan oleh pemerintah dengan kepercayaan kepada PT. BPIS, diharapkan di masa akan datang PT.INKA mampu memberikan value tinggi serta mampu meningkatkan daya saing di pasar global seperti halnya di negara maju.

Dalam rangka pencapaian value tinggi tersebut, perusahaan berupaya untuk menciptakan strategi yang handal dan baik yang sifatnya eksternal maupun internal. Salah satu bentuk strategi eksternal yang dilakukan perusahaan adalah dengan menjalin kerjasama dengan sesama industri strategis baik dalam negeri maupun dari luar negeri.

Bentuk kerjasama yang terjalin tersebut adalah sebagai berikut :

1. Kerjasama sesama industri strategis dalam negeri yang juga merupakan BUMNIS PT. BPIS adalah sebagai berikut :

a. IPTN (Industri Pesawat Terbang Nurtanio)

Kerjasama dengan PT. IPTN dalam rangka menghitung kekuatan struktur desain dengan memanfaatkan fasilitas komputer yang dimiliki oleh IPTN.

b. PT. PINDAD

Dalam rangka produksi KRL, PT. INKA telah melakukan kerjasama dengan PT. PINDAD dalam hal pemasokan motor listrik dan sistem pengereman (*air blake coupling*). PT. PINDAD juga merupakan anggota konsorsium dalam kegiatan produksi KRL Phase II.

c. LEN Industri

PT. LEN merupakan anggota konsorsium dalam produksi KRL Phase II. Dan dalam bidang pembuatan KRL II PT. LEN akan memasok peralatan elektronik maupun sistem elektriknya.

d. BARATA

Kerjasama yang terjalin antara PT. INKA dengan BARATA adalah dalam bidang pembuatan *Cating Bogie, Automatic Coupler dan Casting Component* lainnya.

e. BOMA BISMA INDUSTRI

Kerjasama dalam rangka machining komponen kereta, pembuatan *single part* dan monor *assembly* konstruksi pengelasan.

f. IPP PUPUK KALTIM

Kerjasama dalam bidang studi komponen *forging* dengan *casting*.

2. Kerjasama dengan mitra usaha lain, antara lain :
 - a. PT. NEW ARMADA
Kerjasama dalam pengadaan kursi kereta eksekutif, machining dan pembuatan dies.
 - b. PT. BAHMA
Kerjasama dalam pengembangan kursi kereta eksekutif.
 - c. PT. PUNCAK ANGIN PERSADA
Kerjasama dalam bidang pengembangan Ac untuk kereta eksekutif.
 - d. PT. INKABA
Kerjasama dalam bidang studi untuk komponen *rubber spring* untu komponen *bogie*.
 - e. PT. ANEKA KIMIA
Studi untuk pengembangan komponene karet.
 - f. ATMI
Studi untuk pengembangan *jig* dan *punch dies*.
3. Kerjasama dengan industri kereta api luar negeri antara lain :
 - a. ZER Corp. Bhd. Malaysia
Perusahaan ini bertindak sebagai agen perwakilan untuk memasarkan produk PT. INKA di Malaysia.
 - b. Holec/BN (Belanda/Belgia)
Kerjasama alih teknologi melalui pengiriman tenaga dari PT. INKA ke Holec/BN maupun mendatangkan *Technical Assistance* ke PT. INKA dalam bidang desain maupun manufacturing KRL.
 - c. Nippon Sharyo (Jepang)
Pihak Nippon Syaryo merupakan pihak yang memberikan dukungan konsultasi dan teknologi kereta api dan prtogram modernisasi *workshop* PT. INKA
 - d. Regent Asia (Thailand)
Perusahaan ini bertindak sebagai agen pemasaran produk PT. INKA di Thailand.

e. GEC Alsthom (Perancis)

Kerjasama dalam bidang produksi dan alih teknologi Bogie Bolsterles untuk proyek JS-950 Phase-II.

f. Hyundai (Korea)

PT. INKA menjalin kerjasama dengan perusahaan ii dalam rangka penasarannya produk di Korea terutama untuk produk KRL.

g. General Electric (USA)

Kerjasama yang terjalin adalah dalam bidang perakitan industri lokomotif di Indonesia. Pada tahun 1995 antara PT. INKA dengan *General Electric* membentuk perusahaan patungan (*joint venture*) yang bergerak dalam bidang produksi lokomotif di Indonesia yang diberi nama dengan PT. GE LOKINDO dan mulai beroperasi pada tahun 1995.

Terjalannya kerjasama yang baik diantara departemen yang ada, diharapkan PT. INKA mampu meningkatkan value serta daya saing perusahaan dimasa yang akan datang, karena dari income yang tinggi inilah PT. INKA akan mampu survive untuk menjalankan usahanya dan bersaing dalam pasar global.

2.9.2 Anak perusahaan dan perusahaan patungan

PT. INKA tidak memiliki anak perusahaan lain, tetapi dia memiliki perusahaan patungan dengan pihak lain, yaitu :

1. PT. GE Lokindo (General Electric Lokomotif Indonesia)

Perusahaan ini didirikan pada tahun 1995 yang merupakan perusahaan patungan antara PT. INKA dengan General Electric (USA) yang bergerak dalam bidang produksi lokomotif di Indonesia. Komposisi saham dalam perusahaan patungan ini adalah sebagai berikut :

- a. 35% adalah saham PT. INKA
- b. 32.5% adalah saham GE Pasific
- c. 32.5% adalah saham GETS (General Electric Transportation System)

2. PT. Rekindo Global Jasa

Perusahaan ini didirikan pada tahun 1998 yang merupakan perusahaan patungan yang bergerak dalam bidang jasa konsultan rekayasa, rancang bangun perkeretaapian. Komposisi saham adalah sebagai berikut :

- a. 49% adalah saham PT. INKA,
- b. 39% adalah saham Nippon Sharyo,Ltd,
- c. 10% adalah saham Sumitomo Corp,
- d. 2% adalah saham Kopinka (Koperasi INKA).

Perusahaan ini mulai beroperasi tahun 1999, telah memperoleh order berupa *technical assistance* dari PT. PINDAD.

Lokasi kedua perusahaan patungan tersebut ada di Madiun, bahkan untuk lokasi dari GE Lokindo berada satu kawasan dengan PT. INKA.

2.10 Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan salah satu sarana perusahaan didalam menunjang tercapainya tujuan. Apabila struktur organisasi tersebut baik, maka koordinasi dapat dilaksanakan dengan mudah dan terarah, sehingga dari setiap kelompok fungsional yang ada dalam perusahaan tidak akan bekerja berdasarkan kelompok masing-masing.

Struktur organisasi dapat digunakan untuk mengetahui bagaimana tugas, jabatan serta wewenang apa yang dimiliki oleh seseorang yang berada dalam perusahaan, sedangkan salah satu cara untuk mengetahuinya adalah dengan jalan melihat bagan organisasi. Kesimpulan yang dapat diambil adalah bahwa struktur organisasi adalah struktur yang menunjukkan pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab dari setiap anggota organisasi.

Mulai tahun 2002 PT. INKA menerapkan perampingan terhadap struktur organisasi yang sebelumnya. Perampingan tersebut antara lain pada direktorat produksi yaitu ditiadakannya divisi manufaktur dan dijadikan satu dalam departemen produksi, selain itu direktorat teknologi juga ditiadakan dan dijadikan satu dalam direktorat komunikasi menjadi

direktorat teknologi dan komunikasi. Secara jelas bagan organisasi PT. INKA dapat dilihat pada lampiran 17. Struktur organisasi dari PT. INKA dapat dilihat sebagai berikut :

Tugas dan wewenang masing-masing departemen adalah sebagai berikut :

1. Direktorat utama terdiri dari dewan direksi
 - Mengkoordinasikan dan mensosialisasikan hasil RUPS
 - Menyusun RKAP
2. Direktorat Teknologi dan Komunikasi terdiri dari :
 - a. Departemen service :
 - Melaksanakan pelayanan purna jual.
 - b. Departemen pengembangan usaha dan teknologi :
 - Menciptakan dan mengembangkan pasar produk perkereta-apian
 - Memenangkan persaingan pasar dalam negeri maupun luar negeri
 - c. Departemen pemasaran
 - Melakukan penawaran produk
 - Memfasilitatori pendanaan kepada pelanggan
 - Menciptakan kontrak penjualan
 - d. Departemen engineering :
 - Peningkatan kemampuan engineering
 - Penguasaan teknologi produksi kereta api
 - c. Departemen desain :
 - Menciptakan desain dasar/desain detail kereta api
3. Direktorat produksi terdiri dari :
 - a. Departemen rendal produksi:
 - Penyempurnaan *preventive maintenance* dengan *manufacturing planning* dan kontrol
 - b. Departemen fabrikasi
 - Bekerjasama dalam pelaksanaan proses produksi
 - c. Departemen pemeliharaan
 - Pelaksanaan pemeliharaan, perbaikan dan peralatan kereta api

- d. Departemen finishing
 - Pemasangan komponen interior dan perlengkapan kereta api
4. Direktorat keuangan terdiri dari :
 - a. Departemen akuntansi :
 - Penyusunan sistem informasi akuntansi
 - Up-date sistem dan prosedur akuntansi
 - Komputerisasi pembukuan
 - b. Departemen keuangan
 - Penyempurnaan kebijakan keuangan
 - Penyusunan prosedur kerja perbendaharaan
 - Koordinasi perpajakan
 - Studi alternatif pembelanjaan
 - c. Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi (PUKK)
 - Melakukan pembinaan dan penyaluran dana PUKK se-Karesidenan Madiun
5. Direktorat umum terdiri dari:
 - a. Departemen pengembangan SDM :
 - Melaksanakan program pendidikan sistem ganda (link and match)
 - Peningkatan kesejahteraan dan kemampuan SDM
 - Penataan komposisi SDM
 - Kualifikasi penyediaan tenaga kerja
 - R&D pengembangan SDM
 - b. Departemen umum
 - Kebutuhan operasional perusahaan
 - Pemeliharaan kesehatan, keamanan dan lingkungan hidup
 - Audit keselamatan dan kesehatan kerja.
 - c. Departemen personalia
 - Mengatur administrasi personil
 - Mengatur hubungan industri
6. Pusat Logistik
 - R&D untuk manajemen bidang maintenance

Peningkatan fungsi penyimpanan, pengiriman dan manajemen persediaan

Melakukan temu mitra kerja (*supplier*)

Pengembangan sistem handling dan pergudangan

7. Sistem Pengawas Intern (SPI) :

Melaksanakan pemeriksaan keuangan, pemeriksaan operasional serta pemeriksaan khusus

Studi komputer audit

8. Pusat Quality Assurance :

Peningkatan kualitas *engineering*

Pemeriksaan kualitas *engineering*

Melakukan uji coba *engineering* (CKD/CM)

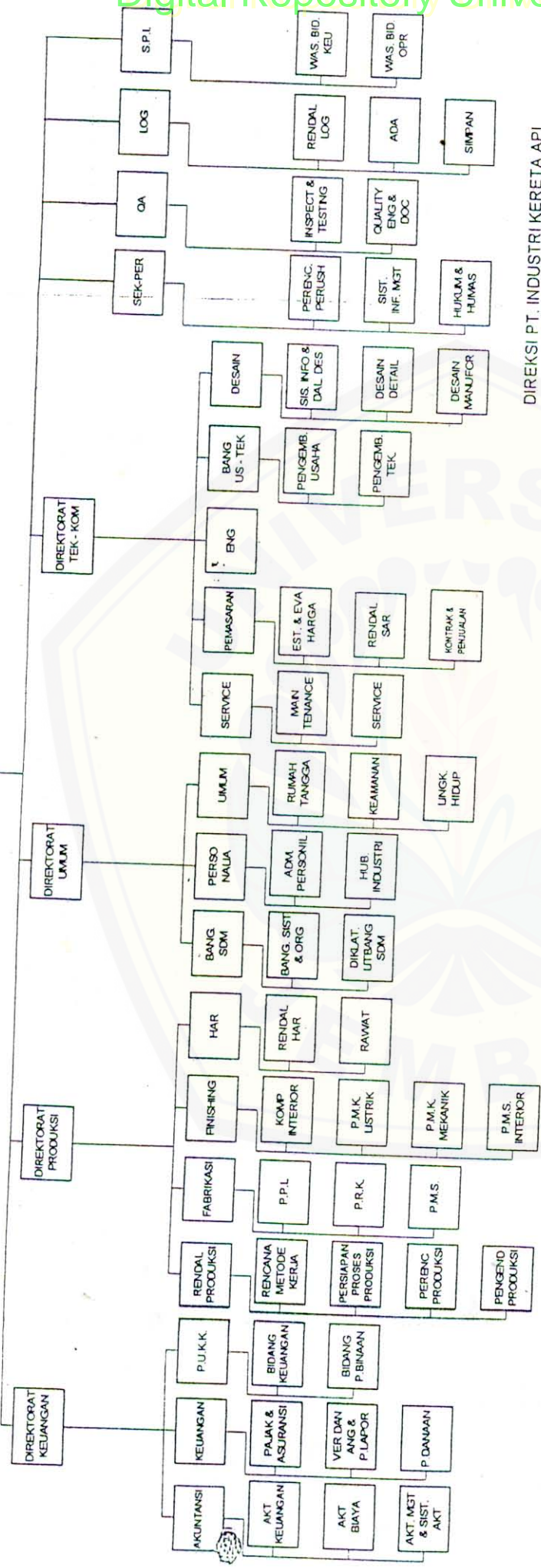
9. Sekretariat Perusahaan

Perencanaan perusahaan

Menangani masalah hukum dan humas

Sistem informasi manajemen

DIREKTORAT UTAMA



DIREKSI PT. INDUSTRI KERETA API
DIREKTUR UTAMA

Istantoro

ISTANTORO
NIP. 120092454

Sumber data : PT. INKA



IV. KESIMPULAN

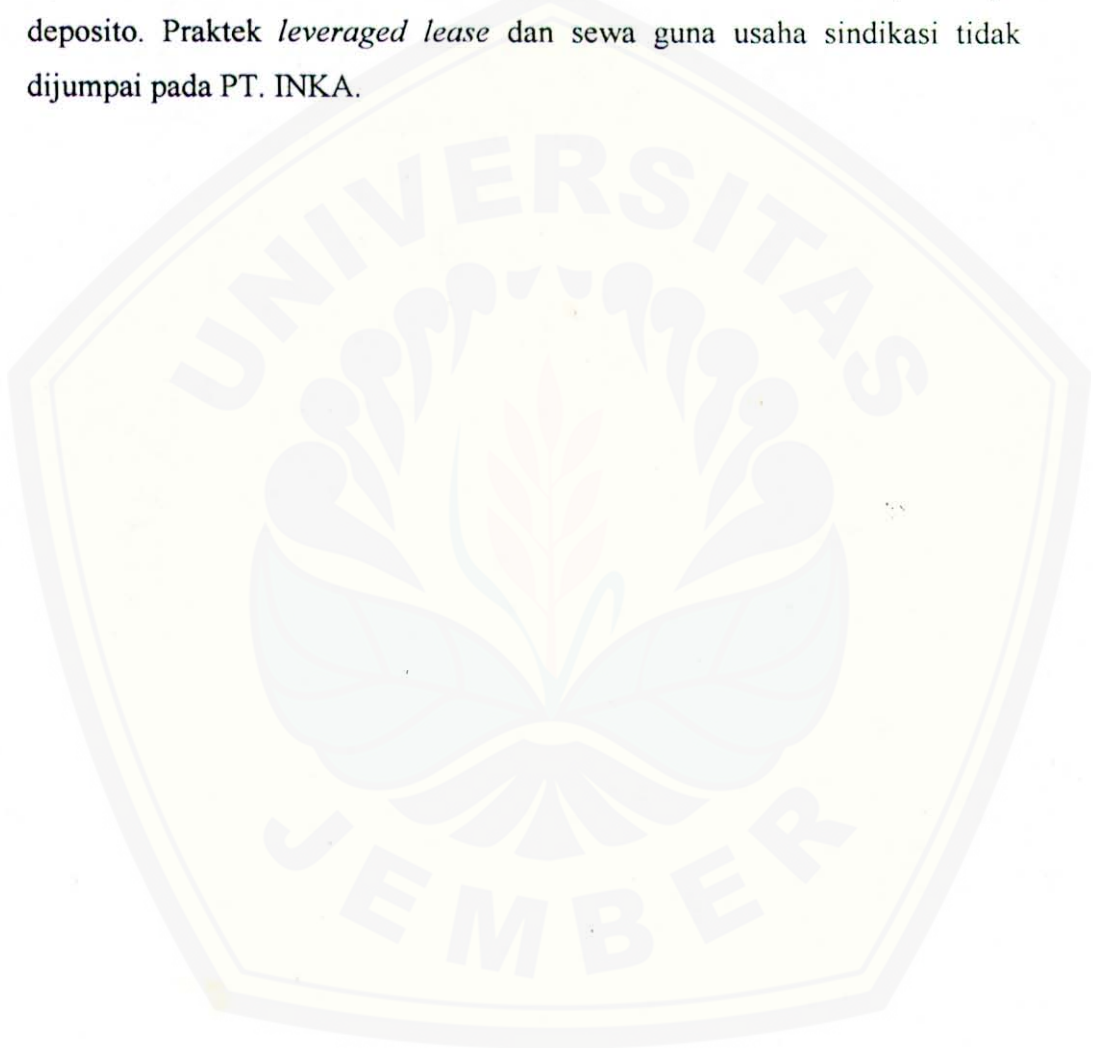
1. Pola bisnis sewa guna usaha (*leasing*) yang diterapkan pada PT. INKA melibatkan 3 (pihak), yaitu : Bank BNI sebagai badan konsorsium, PT. INKA sebagai *lessor*, dan PERUMKA sebagai *lessee*. Barang modal yang menjadi obyek *leasing* adalah 30 (tiga puluh) unit *car body* JS-950 phase II kelas Argo yang dirangkai menjadi 3 (tiga) trainset. Masa sewa guna usaha adalah 10 (sepuluh) tahun ditambah dengan *grace period* selama 18 bulan, terhitung mulai tanggal ditandatanganinya kontrak perjanjian yaitu tanggal 31 Desember 1996. Sistem pembayaran sewa guna usaha dilakukan secara periodik yaitu per triwulan selama 10 tahun. Tidak ada hak opsi untuk membeli barang modal setelah masa lease berakhir.
2. Implementasi akuntansi *leasing* pada PT. INKA adalah sebagai berikut :
 - a. Perlakuan akuntansi oleh perusahaan sewa guna usaha.

Barang modal berupa badan kereta JS-950 phase II kelas Argo diperlakukan dan dicatat sebesar harga perolehannya. Pembayaran sewa guna usaha diakui dan dicatat sebagai pendapatan berdasarkan berdasarkan metode garis lurus. Penyusutan badan kereta JS-950 phase II kelas Argo setiap tahunnya adalah sebesar 10 % dari harga perolehan. Badan kereta JS-950 phase II tidak akan dijual karena tidak adanya hak opsi bagi *lessee* untuk membeli barang modal tersebut setelah masa lease berakhir.

- b. Pelaporan dan pengungkapan transaksi sewa guna usaha.

Badan kereta JS-950 kelas Argo dilaporkan berdasarkan harga perolehan setelah dikurangi akumulasi penyusutan. Badan kereta JS-950 kelas Argo dilaporkan secara terpisah dengan aktiva tetap lain yang dipakai sendiri. Pendapatan sewa guna usaha dilaporkan sebagai komponen utama dalam kelompok pendapatan. Penyusutan badan kereta JS-950 dilaporkan secara terpisah dengan penyusutan aktiva yang lain. Catatan atas laporan keuangan memuat tentang : kebijakan akuntansi yang berkaitan dengan akuntansi *leasing* adalah menyangkut masalah selisih pendapatan yang timbul dari adanya anggaran yang menggunakan metode garis lurus dengan

realisasi yang sifatnya berfluktuatif sesuai dengan tingkat bunga yang berlaku di Bank BNI. Jumlah pembayaran sewa guna usaha untuk dua tahun mendatang sesuai dengan anggaran jumlahnya tetap. Sifat simpanan jaminan PERUMKA dan Bank BNI adalah sementara. Sedangkan PT. INKA dan Bank BNI sifatnya terus sampai hutang dilunasi. Aktiva yang dijaminan oleh PERUMKA dan PT. INKA di Bank BNI adalah berupa deposito. Praktek *leveraged lease* dan sewa guna usaha sindikasi tidak dijumpai pada PT. INKA.



V. DAFTAR PUSTAKA

- Donald, Kieso E. dan Weygrandt, Jerry J.1992. *Akuntansi Intermediate*. Jilid 1. Terjemahan Herman Wibowo. 1997. Jakarta : Binarupa Aksara;
- Fess, Philip E. Niswonger, C.Collin.1981.Terjemahan Drs.Kusnaedi dari Universitas Jenderal Sudirman.1986. *Prinsip-Prinsip Akunting*. Jilid 1. Jakarta : Erlangga;
- Giri, Efraim Ferdinand.1997.*Akuntansi Keuangan Menengah*. Yogyakarta : UPP AMP YKPN;
- Harahap, Sofyan Syafri. 1993. *Akuntansi Aktiva Tetap*. Jakarta : Rajawali Pers;
- Helfert E.A. 1997. *Teknik Analisis Keuangan*. Terjemahan Herman Wibowo. 1998.Jakarta : Erlangga;
- Ikatan Akuntan Indonesia. 1999. *Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan*. Jakarta : Salemba Empat;
- Moleong, Lexy J. 2000. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya;
- Mulyadi. 1999. *Akuntansi Biaya*. Yogyakarta : Aditya Media;
- Needles, Belferd E. Anderson, Henry E dan Caldwell, James C.1984. Terjemahan Tasnim Ali Widjanarko. 1986. *Prinsip-Prinsip Akuntansi*. Jakarta : Erlangga;
- Sugiri, Slamet. 1998. *Pengantar Akuntansi*. Yogyakarta : UPP-AMP YKPN;
- Swastha, Basu dan Ibnu Sukotjo. 1993. *Pengantar Bisnis Modern*. Yogyakarta : Liberty;
- Sugiyono. 2000. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung : CV. Alfabeta;
- Sugiyono.1999. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung : CV. Alfabeta;
- Tunggal, Amin Widjaja dan Arif Djohan Tunggal. 1994. *Akuntansi Leasing (Sewa Guna Usaha)*. Jakarta : Rineka Cipta;
- Umar, Husein. 1998. *Riset Akuntansi*. Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama;
- Universitas Jember. 1998. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. Jember : Badan Penerbit Universitas Jember;

Weston, J Fred dan Eugene F Brigham. 1991. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Terjemahan A.Q. Khalid. Jakarta: PT. Gelora Aksara Pratama;

Weston, J.Fred dan Thomas E.C. 1996. Terjemahan Drs. A. Jaka Wasana dan Ir. Kibrandoko. 1997. *Manajemen Keuangan*. Jakarta : Binarupa Aksara;

Warsono. 1998. “ Sewa Guna Usaha Sebagai Alternatif Sumber Dana”. Dalam *Usahawan* (Januari, XXVII) No.01. Jakarta. Page 35-39.





DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
LEMBAGA PENELITIAN

Alamat : Jl. Kalimantan No.37 Telepon (0331) 337818, Jember (68118)
E-mail : lemlit unej @ jember. Telkom.net.id

Nomor : 046 /J25.3.1/PL.5/2002
Lampiran : -
Perihal : Permohonan Ijin melaksanakan Penelitian

15 Januari 2002

Kepada : Yth. Sdr. Pemimpin
PT. INDUSTRI KERETA API (PERSERO)
di -

MADIUN.

Menunjuk surat pengantar dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember No. 4390/J25.1.2/PL.5/2001 tanggal 31 Desember 2001, perihal ijin penelitian mahasiswa :

Nama/NIM : RODIYAH / 98-2099
Fakultas/Jurusan : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik / Ilmu Administrasi Niaga
Alamat : Jl. Jawa II B No. 20 Jember.
Judul Penelitian : Implementasi Akuntansi Leasing Dengan Metode Operating Lease Pada PT. Industri Kereta Api (Persero) di Madiun.
Lokasi : Madiun.
Lama Penelitian : 1 (satu) bulan.

maka kami mohon dengan hormat bantuan serta perkenan saudara untuk memberikan ijin kepada mahasiswa bersangkutan dalam melaksanakan kegiatan penelitian sesuai dengan judul di atas.

Demikian atas kerjasama dan bantuan saudara disampaikan terima kasih.



Ketua,
DR. H. T. Sukikto, MSc.
LEMBAGA PENELITIAN 171 022

Tembusan Kepada Yth. :

1. Sdr. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.
2. Mahasiswa ybs.
3. Arsip.

INKA

PT Industri Kereta Api



Madiun, 11 Februari 2002

Nomor : 65 /DL.105/AD/2002
 Klasifikasi : Biasa
 Lampiran : -
 Perihal : Permohonan Penelitian

Kepada : Yth. Ketua
 Lembaga Penelitian
 Universitas Jember
 Jl. Kalimantan No. 37

JEMBER

1. Menunjuk surat Saudara Nomor : 046/J25.3.1/PL.5/2002 tanggal 15 Januari 2002 perihal sebagaimana tersebut pada pokok surat, dengan ini kami beritahukan bahwa permohonan untuk melaksanakan penelitian di PT. INKA sebagaimana nama tersebut dibawah ini :

- RODIYAH

NIM : 98 - 2099

Jurusan : Ilmu Administrasi Niaga

dapat kami setuju dengan jadwal sebagai berikut :

mulai tanggal : 04 Februari 2002
 s.d. tanggal : 04 Maret 2002

2. Kepada mahasiswa yang bersangkutan dimohon menyerahkan foto copy KTP, Kartu Mahasiswa dan pas foto ukuran 3 x 4 sebanyak 1 lembar.
3. Demikian untuk menjadikan periksa, dan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

DIREKSI PT INDUSTRI KERETA API

A.n. DIREKTUR UMUM
 Manajer Pengembangan SDM

ANTON LUTFI RAHMANI

■ Kantor Pusat

■ Jl. Yos Sudarso No. 71 Madiun ■ Telp. (0351) 452271 - 74 ■ Fax. (0351) 452275

■ Kantor Perwakilan

■ Website : www.inka.co.id ■ E.mail : sekretariat@inka.co.id

■ Gedung Kopa Jl. Tanjung Karang No. 7 Jakarta 10230 ■ Telp. (021) 3150676 ■ Fax (021) 327456

■ Jl. Tubagus Ismail VIII No. 22 B Bandung ■ Telp./Fax. (022) 2508167

PT. INDUSTRI KERETA API
NERACA
PER 31 DESEMBER 2000 DAN 2001

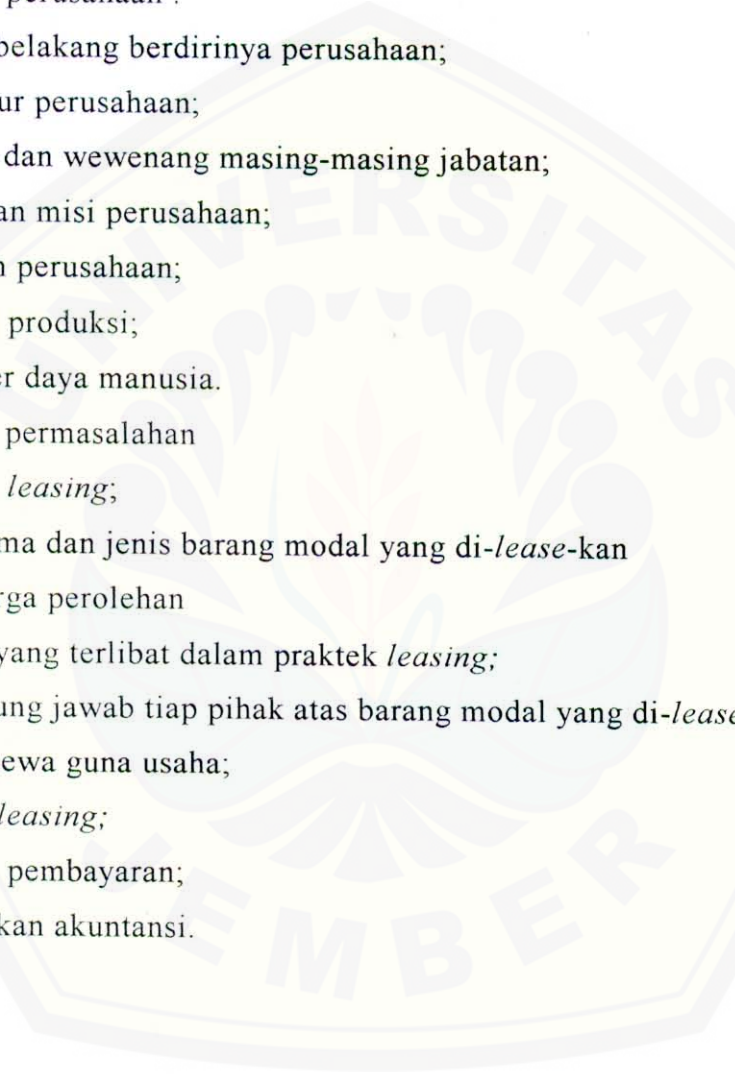
(dalam rupiah)

NO	URAIAN	2000	2001	NO	URAIAN	2000	2001
I	AKTIVA LANCAR			I	KEWAJIBAN LANCAR		
	Kas dan setara kas	6.660.455.585,60	18.838.840.784,20		Hutang usaha	8.294.501.559,20	11.376.850.221,20
	Piutang usaha	28.017.867.588,00	29.937.104.320,00		Hutang pajak	3.352.217.783,20	3.099.253.531,00
	Piutang yang diperhitungkan	28.196.324.121,60	29.542.121.430,00		Biaya ymh dibayar	1.779.749.988,00	2.128.250.380,40
	Piutang jgk. Pendek	56.463.396,00	62.369.747,60		Pendapatan diterima dimuka	15.099.086.013,60	26.567.450.520,00
	Piutang lain-lain	1.747.098.226,40	3.469.671.121,40		Hutang konsorsium	151.431.918,40	424.816.879,00
	Persediaan	36.012.414.585,60	37.050.440.520,00		Hutang lain-lain	780.551.296,00	1.290.801.784,80
	Pendapatan ymh.diterima	67.774.522,40	53.247.975,20		Hutang bank jgk. Pendek	29.200.000.000,00	20.000.000.000,00
	Biaya dibayar dimuka	423.645.595,20	561.780.120,00		Hutang bank jatuh tempo	4.180.000.000,00	4.129.600.000,00
	Uang muka pembelian	744.281.271,20	4.045.621.787,20				
	Uang muka pajak	8.692.542.367,20	4.274.765.880,00				
	TOTAL AKTIVA LANCAR	110.618.866.259,20	118.125.963.685,60		TOTAL KEWAJIBAN LANCAR	62.837.538.558,40	69.018.023.316,40
II	PENYERTAAN SAHAM	5.531.288.536,80	5.531.288.536,80	II	KEWAJIBAN JGK. PANJANG		
III	AKTIVA TETAP				Hutang bank	22.831.200.000,00	21.703.200.000,00
	Harga perolehan				Hutang sewa guna usaha	0	0
	Akt. Tetap yg dipakai sendiri	74.107.708.778,40	75.232.651.230,60		Hutang afiliasi jgk. panjang	0	0
	Akt. Tetap yang disewakan	25.257.397.720,80	25.257.397.720,80		Bantuan pemerintah	0	0
	Nilai perolehan	99.365.106.499,20	100.490.049.951,40		Kewajiban jgk. panjang lain	0	0
	Akumulasi penyusutan	(55.990.775.733,60)	(58.115.654.808,80)				
	Nilai buku	43.374.330.765,60	42.374.395.142,60		TOTAL KWJ. JGK. PANJANG	22.831.200.000,00	21.703.200.000,00
	TOTAL AKTIVA TETAP	43.374.330.765,60	42.374.395.142,60				
IV	AKTIVA LAIN-LAIN			III	EKUITAS		
	Deposito yang dijaminan	4.400.000.000,00	4.400.000.000,00		Modal dasar	164.224.000.000,00	164.224.000.000,00
	Aktiva dalam proses	6.914.513.808,80	0		Modal saham dlm. portopol	(100.000.000.000,00)	(100.000.000.000,00)
	Baban yang ditangguhkan	4.922.796.049,60	13.402.750.251,40		Modal disetor	64.224.000.000,00	64.224.000.000,00
	Piutang pegawai jgk panjang	695.011.387,20	1.049.425.350,60		Saldo laba		
	Jaminan listrik dan telepon	110.560.824,00	110.560.824,00		Laba tahun lalu	28.806.720.975,20	26.674.629.072,80
	Aktiva non operasional	201.951.717,60	851.730.952,40		Laba(rugi) berjalan	1.867.908.097,60	6.405.261.577,00
	(Penyisihan akt. non operasional)	(201.951.717,60)	(851.730.952,40)		Saldo laba tahun ini	30.674.629.072,80	33.079.890.649,80
	Persediaan belum terpakai	0	880.731.175,20				
	Aktiva lainnya	4.000.000.000,00	2.150.000.000,00				
	TOTAL AKTIVA LAIN-LAIN	21.042.882.669,60	25.993.466.601,20		TOTAL EKUITAS	94.898.629.072,80	97.303.890.649,80
	TOTAL AKTIVA (I+II+III+IV)	180.567.367.631,20	188.025.114.966,20		TOTAL PASIVA (I+II+III)	180.567.367.631,20	188.025.114.966,20

Sumber data : PT. INKA

Lampiran 4

PEDOMAN WAWANCARA

- 
- I. Deskripsi perusahaan :
- a. Latar belakang berdirinya perusahaan;
 - b. Struktur perusahaan;
 - c. Tugas dan wewenang masing-masing jabatan;
 - d. Visi dan misi perusahaan;
 - e. Tujuan perusahaan;
 - f. Proses produksi;
 - g. Sumber daya manusia.
- II. Deskripsi permasalahan
- a. Obyek *leasing*;
 - 1. Nama dan jenis barang modal yang di-*lease*-kan
 - 2. Harga perolehan
 - b. Pihak yang terlibat dalam praktek *leasing*;
 - c. Tanggung jawab tiap pihak atas barang modal yang di-*lease*-kan;
 - d. Masa sewa guna usaha;
 - e. Harga *leasing*;
 - f. Sistem pembayaran;
 - g. Kebijakan akuntansi.

Lampiran 5

HARGA LEASING
30 UNIT CAR BODY JS-950 KELAS ARGO

Perhitungan harga leasing 30 (tiga puluh) unit *car body* JS-950 kelas Argo berdasarkan perhitungan antara Bank BNI, PERUMKA dan PT. INKA belum termasuk pajak (PPN dan PPh) dan asuransi adalah sebagai berikut :

Total angsuran + bunga (per triwulan)	Rp. 1.325.000.000,00
Total angsuran + bunga (per tahun)	Rp. 5.300.000.000,00
Total angsuran + bunga (10 tahun)	Rp.53.000.000.000,00

Perhitungan harga leasing 30 (tiga puluh) unit *car body* JS-950 kelas Argo berdasarkan perhitungan Bank BNI, PERUMKA dan PT. INKA sudah termasuk pajak (PPN dan PPh) dan asuransi per tahun adalah sebagai berikut :

Nilai pertanggungan	Rp. 24.200.000.000,00
1. Sewa 30 <i>car body</i> + bunga (per tahun)	Rp. 5.300.000.000,00
2. PPN sewa 10 % x (1)	Rp. 530.000.000,00
3. PPh sewa 6 % x (1)	Rp. 318.000.000,00
4. Asuransi 1 % x nilai pertanggungan	<u>Rp. 242.000.000,00</u>
Total angsuran per tahun	Rp. 6.390.000.000,00

Perhitungan pembayaran angsuran leasing 30 unit *car body* JS-950 kelas Argo per triwulan adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Angsuran per triwulan} &= \frac{\text{Angsuran per tahun}}{4} \\
 &= \frac{\text{Rp. 6.390.000.000,00}}{4} \\
 &= \text{Rp. 1.597.500.000,00}
 \end{aligned}$$

Sumber data : PT. INKA dan diolah sendiri

Lampiran 6

PT. INDUSTRI KERETA API
 ANGGARAN PENDAPATAN LEASING
 (belum termasuk asuransi dan pajak)

(dalam rupiah)

TAHUN KE / TRIWULAN KE	PAYMENT 1 (2+3)	INTEREST 2 (6 x 5)	PRINCIPAL 3 (1-2)	L/R BALANCE 4	PRINCIPAL 5	TARIF BUNGA 6
31/12/1997				53,000,000,000.00	24,200,000,000.00	
1998-TRW I	1,325,000,000.00	1,119,250,000.00	205,750,000.00	51,675,000,000.00	23,994,250,000.00	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	1,109,734,063.00	215,265,937.00	50,350,000,000.00	23,778,984,063.00	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	1,099,778,013.00	225,221,977.00	49,025,000,000.00	23,553,762,086.00	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	1,089,361,496.00	235,638,504.00	47,700,000,000.00	13,318,123,582.00	18.50%
	5,300,000,000.00					
1999-TRW I	1,325,000,000.00	1,078,463,216.00	246,536,784.00	46,375,000,000.00	23,071,586,798.00	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	1,067,060,889.00	257,939,111.00	4,505,000,000.00	22,813,647,687.00	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	1,055,131,205.00	269,868,795.00	43,725,000,000.00	22,543,778,892.00	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	1,042,649,774.00	282,350,226.00	42,400,000,000.00	22,261,428,566.00	18.50%
	5,300,000,000.00					
2000-TRW I	1,325,000,000.00	1,029,591,071.00	295,408,929.00	41,075,000,000.00	21,966,019,637.00	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	1,015,928,408.00	309,071,592.00	39,750,000,000.00	21,656,948,048.00	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	1,001,633,847.00	323,366,153.00	38,425,000,000.00	21,333,581,895.00	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	986,678,162.40	338,321,837.60	37,100,000,000.00	20,995,260,057.40	18.50%
	5,300,000,000.00					
2001-TRW I	1,325,000,000.00	971,030,779.30	353,969,222.70	35,775,000,000.00	20,641,290,834.70	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	954,459,700.90	370,540,299.10	34,450,000,000.00	20,270,750,535.60	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	937,522,212.00	387,477,788.00	33,125,000,000.00	19,883,272,747.60	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	919,601,364.20	405,398,635.80	31,800,000,000.00	19,477,874,111.80	18.50%
	5,300,000,000.00					
2002-TRW I	1,325,000,000.00	900,851,677.60	424,148,322.40	30,475,000,000.00	19,053,725,789.40	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	881,234,817.30	443,765,182.70	29,150,000,000.00	18,609,960,606.30	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	860,710,677.80	464,289,322.20	27,825,000,000.00	18,145,671,284.10	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	839,237,296.70	485,762,703.30	26,500,000,000.00	17,659,908,580.70	18.50%
	5,300,000,000.00					
2003-TRW I	1,325,000,000.00	816,770,771.80	508,229,228.20	25,175,000,000.00	17,151,679,352.50	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	793,265,169.90	531,734,830.10	23,850,000,000.00	16,619,944,521.90	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	768,672,434.10	556,327,565.90	22,525,000,000.00	16,063,616,956.00	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	742,942,283.90	582,057,716.10	21,200,000,000.00	15,481,559,239.90	18.50%
	5,300,000,000.00					
2004-TRW I	1,325,000,000.00	716,022,114.40	608,977,885.60	19,875,000,000.00	14,872,580,354.30	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	687,856,841.20	637,143,158.80	18,550,000,000.00	14,235,437,195.50	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	658,388,970.00	666,611,030.00	17,225,000,000.00	13,568,826,165.50	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	627,558,209.90	697,441,790.10	15,900,000,000.00	12,871,384,375.40	18.50%
	5,300,000,000.00					
2005-TRW I	1,325,000,000.00	595,301,527.10	729,698,472.90	15,575,000,000.00	12,141,685,902.50	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	561,551,972.90	763,447,027.10	13,250,000,000.00	11,378,238,875.40	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	526,243,547.70	798,756,452.30	11,925,000,000.00	10,579,482,423.10	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	489,301,061.90	835,698,938.10	10,600,000,000.00	9,743,783,485.00	18.50%
	5,300,000,000.00					
2006 - TRW I	1,325,000,000.00	450,649,986.20	874,350,013.80	9,275,000,000.00	8,869,433,471.20	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	410,211,298.00	914,788,702.00	7,950,000,000.00	7,594,644,769.20	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	367,902,320.60	957,097,679.40	6,625,000,000.00	6,997,547,089.80	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	323,636,552.90	1,001,363,447.10	5,300,000,000.00	5,996,183,642.70	18.50%
	5,300,000,000.00					
2007 - TRW I	1,325,000,000.00	277,323,493.50	1,047,676,506.50	3,975,000,000.00	4,948,507,136.20	18.50%
TRW II	1,325,000,000.00	228,868,455.00	1,096,131,545.00	2,650,000,000.00	3,852,375,591.20	18.50%
TRW III	1,325,000,000.00	178,172,371.10	1,146,827,628.90	1,325,000,000.00	2,705,547,962.30	18.50%
TRW IV	1,325,000,000.00	125,131,593.30	1,199,868,406.70	0	1,505,679,555.60	18.50%
	5,300,000,000.00					
2008 - TRW I	1,325,000,000.00	69,637,679.40	1,255,362,320.60	0	250,317,235.00	18.50%
TRW II	261,894,407.20	11,577,172.20	250,317,235.00	0	0	18.50%

Sumber data : PT. INKA dan diolah sendiri

**PT. INDUSTRI KERETA API
REALISASI PENDAPATAN LEASING
(belum termasuk asuransi dan pajak)**

(dalam rupiah)

TAHUN KE / TRIWULAN KE	PAYMENT	INTEREST	PRINCIPAL	L/R BALANCE	PRINCIPAL	TARIF BUNGA
	1 (2+3)	2 (6 x 5)	3 (1-2)	4	5	6
12/31/97						
1998-TRW I	1,325,000,000.00	1,119,250,000.00	205,750,000.00	68,458,518,991.40	24,200,000,000.00	18.50%
TRW II	1,984,841,875.00	1,769,575,938.00	215,265,937.00	67,133,518,991.40	23,994,250,000.00	29.50%
TRW III	2,097,816,972.00	1,872,594,995.00	225,221,977.00	65,148,677,116.40	23,778,984,063.00	31.50%
TRW IV	2,443,803,699.00	2,208,165,195.00	235,638,504.00	63,050,860,144.40	23,553,762,086.00	37.50%
	7,851,462,546.00					
1999-TRW I	2,549,201,488.00	2,302,664,704.00	246,536,784.00	58,057,854,957.40	23,071,586,798.00	39.50%
TRW II	1,929,065,540.00	2,162,961,262.00	257,939,111.00	55,636,954,584.40	22,813,647,687.00	37.50%
TRW III	2,326,988,619.00	2,057,119,824.00	269,868,795.00	53,309,965,965.40	22,543,778,892.00	36.50%
TRW IV	2,170,391,708.00	1,888,041,482.00	282,350,226.00	51,139,574,257.40	22,261,428,566.00	33.50%
	9,467,482,188.00					
2000-TRW I	2,048,496,428.00	1,753,087,499.00	295,408,929.00	49,091,077,829.40	21,966,019,637.00	31.50%
TRW II	1,686,422,589.00	1,619,993,948.00	309,071,592.00	47,162,012,289.40	21,656,948,048.00	29.50%
TRW III	1,703,996,591.00	1,380,630,438.00	323,366,153.00	45,458,015,698.40	21,333,581,895.00	27.50%
TRW IV	1,698,337,683.00	1,360,015,845.40	338,321,837.60	43,759,678,015.40	20,995,260,057.40	25.50%
	7,379,896,242.00					
2001-TRW I	1,692,417,050.70	1,338,447,828.00	353,969,222.70	42,067,260,964.70	20,641,290,834.70	25.50%
TRW II	1,686,422,589.10	1,315,882,290.00	370,540,299.10	40,380,838,375.60	20,270,750,535.60	25.50%
TRW III	1,679,738,134.00	1,292,260,346.00	387,477,788.00	38,701,100,241.60	19,883,272,747.60	25.50%
TRW IV	1,672,957,272.80	1,267,558,637.00	405,398,635.80	37,028,142,968.80	19,477,874,111.80	25.50%
	6,731,535,046.60					
2002-TRW I	1,665,862,797.40	1,241,714,475.00	424,148,322.40	35,362,280,171.40	19,053,725,789.40	25.50%
TRW II	1,658,440,190.70	1,214,675,008.00	443,765,182.70	33,703,839,980.70	18,609,960,606.30	25.50%
TRW III	1,650,674,310.20	1,186,384,988.00	464,289,322.20	32,053,165,670.50	18,145,671,284.10	25.50%
TRW IV	1,642,549,247.30	1,156,786,544.00	485,762,703.30	30,410,616,423.20	17,659,908,580.70	25.50%
	6,617,526,545.60					
2003-TRW I	1,634,048,400.20	1,125,819,172.00	508,229,228.20	28,776,568,023.00	17,151,679,352.50	25.50%
TRW II	1,625,154,389.10	1,093,419,559.00	531,734,830.10	27,151,413,633.90	16,619,944,521.90	25.50%
TRW III	1,615,849,028.90	1,059,521,463.00	556,327,565.90	25,535,564,605.00	16,063,616,956.00	25.50%
TRW IV	1,606,113,297.10	1,024,055,581.00	582,057,716.10	23,929,451,307.90	15,481,559,239.90	25.50%
	6,481,165,115.30					
2004-TRW I	1,595,927,286.50	986,949,400.90	608,977,885.60	22,333,524,021.40	14,872,580,354.30	25.50%
TRW II	1,581,270,156.10	944,126,997.30	637,143,158.80	20,752,253,865.30	14,235,437,195.50	25.50%
TRW III	1,574,120,150.90	907,509,120.90	666,611,030.00	19,178,133,714.40	13,568,826,165.50	25.50%
TRW IV	1,562,454,457.10	865,012,667.00	697,441,790.10	17,615,679,257.30	12,871,384,375.40	25.50%
	6,313,772,050.60					
2005-TRW I	1,550,249,226.50	820,550,753.60	729,698,472.90	16,065,430,030.80	12,141,685,902.50	25.50%
TRW II	1,537,479,503.20	774,032,476.10	763,447,027.10	14,527,950,527.60	11,378,238,875.40	25.50%
TRW III	1,524,119,180.30	725,362,728.00	798,756,452.30	13,003,831,347.30	10,579,482,423.10	25.50%
TRW IV	1,510,140,942.40	674,442,004.30	835,698,938.10	11,493,690,404.90	9,743,783,485.00	25.50%
	6,121,988,852.40					
2006 - TRW I	1,495,516,211.00	621,166,197.20	874,350,013.80	9,998,174,193.90	8,869,433,471.20	25.50%
TRW II	1,480,215,085.80	565,426,383.80	914,788,702.00	8,517,959,108.10	7,594,644,769.20	25.50%
TRW III	1,464,206,283.40	507,108,604.00	957,097,679.40	7,053,752,824.70	6,997,547,089.80	25.50%
TRW IV	1,447,457,074.00	446,093,626.90	1,001,363,447.10	5,606,295,750.70	5,996,183,642.70	25.50%
	5,887,394,654.20					
2007 - TRW I	1,429,933,213.70	382,256,707.20	1,047,676,506.50	4,176,362,537.00	4,948,507,136.20	25.50%
TRW II	1,411,598,874.90	315,467,329.90	1,096,131,545.00	2,764,763,662.10	3,852,375,591.20	25.50%
TRW III	1,392,416,572.80	245,588,943.90	1,146,827,628.90	1,372,347,089.30	2,705,547,962.30	25.50%
TRW IV	1,372,347,089.30	172,478,682.60	1,199,868,406.70	0	1,505,679,555.60	25.50%
	5,606,295,750.70					
2008 - TRW I	1,351,349,392.20	95,987,071.60	1,255,362,320.60	0	250,317,235.00	25.50%
TRW II	266,274,958.70	15,957,723.70	250,317,235.00	0	0	25.50%

Sumber data : PT. INKA dan diolah sendiri

Lampiran 8

**Selisih Pembayaran Angsuran
Leasing**
(belum termasuk asuransi dan pajak)

(dalam rupiah)

TAHUN KE / TRIWULAN KE	ANGGARAN	REALISASI	SELISIH
12/31/97			
1998-TRW I	1,325,000,000.00	1,325,000,000.00	-
TRW II	1,325,000,000.00	1,984,841,875.00	659,841,875.00
TRW III	1,325,000,000.00	2,097,816,972.00	772,816,972.00
TRW IV	1,325,000,000.00	2,443,803,699.00	1,118,803,699.00
	5,300,000,000.00	7,851,462,546.00	2,551,462,546.00
1999-TRW I	1,325,000,000.00	2,549,201,488.00	1,224,201,488.00
TRW II	1,325,000,000.00	2,420,900,373.00	1,095,900,373.00
TRW III	1,325,000,000.00	2,326,988,619.00	1,001,988,619.00
TRW IV	1,325,000,000.00	2,170,391,708.00	845,391,708.00
	5,300,000,000.00	9,467,482,188.00	4,167,482,188.00
2000-TRW I	1,325,000,000.00	2,048,496,428.00	723,496,428.00
TRW II	1,325,000,000.00	1,929,065,540.00	604,065,540.00
TRW III	1,325,000,000.00	1,703,996,591.00	378,996,591.00
TRW IV	1,325,000,000.00	1,698,337,683.00	373,337,683.00
	5,300,000,000.00	7,379,896,242.00	2,079,896,242.00
2001-TRW I	1,325,000,000.00	1,692,417,050.70	367,417,050.70
TRW II	1,325,000,000.00	1,686,422,589.10	361,422,589.10
TRW III	1,325,000,000.00	1,679,738,134.00	354,738,134.00
TRW IV	1,325,000,000.00	1,672,957,272.80	347,957,272.80
	5,300,000,000.00	6,731,535,046.60	1,431,535,046.60
2002-TRW I	1,325,000,000.00	1,665,862,797.40	340,862,797.40
TRW II	1,325,000,000.00	1,658,440,190.70	333,440,190.70
TRW III	1,325,000,000.00	1,650,674,310.20	325,674,310.20
TRW IV	1,325,000,000.00	1,642,549,247.30	317,549,247.30
	5,300,000,000.00	6,617,526,545.60	1,317,526,545.60
2003-TRW I	1,325,000,000.00	1,634,048,400.20	309,048,400.20
TRW II	1,325,000,000.00	1,625,154,389.10	300,154,389.10
TRW III	1,325,000,000.00	1,615,849,028.90	290,849,028.90
TRW IV	1,325,000,000.00	1,606,113,297.10	281,113,297.10
	5,300,000,000.00	6,481,165,115.30	1,181,165,115.30
2004-TRW I	1,325,000,000.00	1,595,927,286.50	270,927,286.50
TRW II	1,325,000,000.00	1,581,270,156.10	256,270,156.10
TRW III	1,325,000,000.00	1,574,120,150.90	249,120,150.90
TRW IV	1,325,000,000.00	1,562,454,457.10	237,454,457.10
	5,300,000,000.00	6,313,772,050.60	1,013,772,050.60
2005-TRW I	1,325,000,000.00	1,550,249,226.50	225,249,226.50
TRW II	1,325,000,000.00	1,537,479,503.20	212,479,503.20
TRW III	1,325,000,000.00	1,524,119,180.30	199,119,180.30
TRW IV	1,325,000,000.00	1,510,140,942.40	185,140,942.40
	5,300,000,000.00	6,121,988,852.40	821,988,852.40
2006 - TRW I	1,325,000,000.00	1,495,516,211.00	170,516,211.00
TRW II	1,325,000,000.00	1,480,215,085.80	155,215,085.80
TRW III	1,325,000,000.00	1,464,206,283.40	139,206,283.40
TRW IV	1,325,000,000.00	1,447,457,074.00	122,457,074.00
	5,300,000,000.00	5,887,394,654.20	587,394,654.20
2007 - TRW I	1,325,000,000.00	1,429,933,213.70	104,933,213.70
TRW II	1,325,000,000.00	1,411,598,874.90	86,598,874.90
TRW III	1,325,000,000.00	1,392,416,572.80	67,416,572.80
TRW IV	1,325,000,000.00	1,372,347,089.30	47,347,089.30
	5,300,000,000.00	5,606,295,750.70	306,295,750.70

Sumber data : PT. INKA dan diolah sendiri

lampiran 10

PT. INDUSTRI KERETA API
 REALISASI PENDAPATAN AKUNTANSI LEASING
 (sudah termasuk pajak dan asuransi)

(dalam rupiah)

TAHUN KE	ANGSURAN	ASURANSI	PPN	PPh	TOTAL ANGSURAN
	1	2 (1% \times NPT)	3 (10% \times 1)	4 (6% \times 1)	5
1998-TRW I	1,325,000,000.00	60,500,000.00	132,500,000.00	79,500,000.00	1,597,500,000.00
TRW II	1,984,841,875.00	60,500,000.00	198,484,187.50	119,090,512.50	2,362,916,575.00
TRW III	2,097,816,972.00	60,500,000.00	209,781,697.20	125,869,018.32	2,493,967,687.52
TRW IV	2,443,803,699.00	60,500,000.00	244,380,369.90	146,628,221.94	2,895,312,290.84
	7,851,462,546.00	242,000,000.00	785,146,254.60	471,087,752.76	9,349,696,553.36
1999-TRW I	2,549,201,488.00	60,500,000.00	254,920,148.80	152,952,089.28	3,017,573,726.08
TRW II	2,420,900,373.00	60,500,000.00	242,090,037.30	145,254,022.38	2,868,744,432.68
TRW III	2,326,988,619.00	60,500,000.00	232,698,861.90	139,619,317.14	2,759,806,798.04
TRW IV	2,170,391,708.00	60,500,000.00	217,039,170.80	130,223,502.48	2,578,154,381.28
	9,467,482,188.00	242,000,000.00	946,748,218.80	568,048,931.28	11,224,279,338.08
2000-TRW I	2,048,496,428.00	60,500,000.00	204,849,642.80	122,909,785.68	2,436,755,856.48
TRW II	1,929,065,540.00	60,500,000.00	192,906,554.00	115,743,932.40	2,298,216,026.40
TRW III	1,703,996,591.00	60,500,000.00	170,399,659.10	102,239,795.46	2,037,136,045.56
TRW IV	1,698,337,683.00	60,500,000.00	169,833,768.30	101,900,260.98	2,030,571,712.28
	7,379,896,242.00	60,500,000.00	737,989,624.20	442,793,774.52	8,621,179,640.72
2001-TRW I	1,692,417,050.70	60,500,000.00	169,241,705.07	101,545,023.04	2,023,703,778.81
TRW II	1,686,422,589.10	60,500,000.00	168,642,258.91	101,185,355.35	2,016,750,203.36
TRW III	1,679,738,134.00	60,500,000.00	167,973,813.40	100,784,288.04	2,008,996,235.44
TRW IV	1,672,957,272.80	60,500,000.00	167,295,727.28	100,377,436.37	2,001,130,436.45
	6,731,535,046.60	242,000,000.00	673,153,504.66	403,892,102.80	8,050,580,654.06
2002-TRW I	1,665,862,797.40	60,500,000.00	166,586,279.74	99,951,767.84	1,992,900,844.98
TRW II	1,658,440,190.70	60,500,000.00	165,844,019.07	99,506,411.44	1,984,290,621.21
TRW III	1,650,674,310.20	60,500,000.00	165,067,431.02	99,040,458.61	1,975,282,199.83
TRW IV	1,642,549,247.30	60,500,000.00	164,254,924.73	98,552,954.84	1,965,857,126.87
	6,617,526,545.60	242,000,000.00	661,752,654.56	397,051,592.74	7,918,330,792.90
2003-TRW I	1,634,048,400.20	60,500,000.00	163,404,840.02	98,042,904.01	1,955,996,144.23
TRW II	1,625,154,389.10	60,500,000.00	162,515,438.91	97,509,263.35	1,945,679,091.36
TRW III	1,615,849,028.90	60,500,000.00	161,584,902.89	96,950,941.73	1,934,884,873.52
TRW IV	1,606,113,297.10	60,500,000.00	160,611,329.71	96,366,797.83	1,923,591,424.64
	6,481,165,115.30	242,000,000.00	648,116,511.53	388,869,906.92	7,760,151,533.75
2004-TRW I	1,595,927,286.50	60,500,000.00	159,592,728.65	95,755,637.19	1,911,775,652.34
TRW II	1,581,270,156.10	60,500,000.00	158,127,015.61	94,876,209.37	1,894,773,381.08
TRW III	1,574,120,150.90	60,500,000.00	157,412,015.09	94,447,209.05	1,886,479,375.04
TRW IV	1,562,454,457.10	60,500,000.00	156,245,445.71	93,747,267.43	1,872,947,170.24
	6,313,772,050.60	242,000,000.00	631,377,205.06	378,826,323.04	7,565,975,578.70
2005-TRW I	1,550,249,226.50	60,500,000.00	155,024,922.65	93,014,953.59	1,858,789,102.74
TRW II	1,537,479,503.20	60,500,000.00	153,747,950.32	92,248,770.19	1,843,976,223.71
TRW III	1,524,119,180.30	60,500,000.00	152,411,918.03	91,447,150.82	1,828,478,249.15
TRW IV	1,510,140,942.40	60,500,000.00	151,014,094.24	90,608,456.54	1,812,263,493.18
	6,121,988,852.40	242,000,000.00	612,198,885.24	367,319,331.14	7,343,507,068.78
2006 - TRW	1,495,516,211.00	60,500,000.00	149,551,621.10	89,730,972.66	1,795,298,804.76
TRW II	1,480,215,085.80	60,500,000.00	148,021,508.58	88,812,905.15	1,777,549,499.53
TRW III	1,464,206,283.40	60,500,000.00	146,420,628.34	87,852,377.00	1,758,979,288.74
TRW IV	1,447,457,074.00	60,500,000.00	144,745,707.40	86,847,424.44	1,739,550,205.84
	5,887,394,654.20	242,000,000.00	588,739,465.42	353,243,679.25	7,071,377,798.87
2007 - TRW	1,429,933,213.70	60,500,000.00	142,993,321.37	85,795,992.82	1,719,222,527.89
TRW II	1,411,598,874.90	60,500,000.00	141,159,887.49	84,695,932.49	1,697,954,694.88
TRW III	1,392,416,572.80	60,500,000.00	139,241,657.28	83,544,994.37	1,675,703,224.45
TRW IV	1,372,347,089.30	60,500,000.00	137,234,708.93	82,340,825.36	1,652,422,623.59
	5,606,295,750.70	242,000,000.00	560,629,575.07	336,377,745.04	6,745,303,070.81

NPT = Nilai Pertanggung Rp. 24.200.000.000,00

Sumber data : PT. INKA dan diolah sendiri

Lampiran 11

PT.INDUSTRI KERETA API
SELISIH PENDAPATAN LEASING
(sudah termasuk pajak dan asuransi)

(dalam rupiah)

TAHUN KE	ANGGARAN	REALISASI	SELISIH
1998-TRW I	1,597,500,000.00	1,597,500,000.00	-
TRW II	1,597,500,000.00	2,362,916,575.00	765,416,575.00
TRW III	1,597,500,000.00	2,493,967,687.52	896,467,687.52
TRW IV	1,597,500,000.00	2,895,312,290.84	1,297,812,290.84
	6,390,000,000.00	9,349,696,553.36	2,959,696,553.36
1999-TRW I	1,597,500,000.00	3,017,573,726.08	1,420,073,726.08
TRW II	1,597,500,000.00	2,868,744,432.68	1,271,244,432.68
TRW III	1,597,500,000.00	2,759,866,798.04	1,162,366,798.04
TRW IV	1,597,500,000.00	2,578,154,381.28	980,654,381.28
	6,390,000,000.00	11,224,279,338.08	4,834,279,338.08
2000-TRW I	1,597,500,000.00	2,436,755,856.48	839,255,856.48
TRW II	1,597,500,000.00	2,298,216,026.40	700,716,026.40
TRW III	1,597,500,000.00	2,037,136,045.56	439,636,045.56
TRW IV	1,597,500,000.00	2,030,571,712.28	433,071,712.28
	6,390,000,000.00	8,621,179,640.72	2,231,179,640.72
2001-TRW I	1,597,500,000.00	2,023,703,778.81	426,203,778.81
TRW II	1,597,500,000.00	2,016,750,203.36	419,250,203.36
TRW III	1,597,500,000.00	2,008,996,235.44	411,496,235.44
TRW IV	1,597,500,000.00	2,001,130,436.45	403,630,436.45
	6,390,000,000.00	8,050,580,654.06	1,660,580,654.06
2002-TRW I	1,597,500,000.00	1,992,900,844.98	395,400,844.98
TRW II	1,597,500,000.00	1,984,290,621.21	386,790,621.21
TRW III	1,597,500,000.00	1,975,282,199.83	377,782,199.83
TRW IV	1,597,500,000.00	1,905,857,126.87	308,357,126.87
	6,390,000,000.00	7,918,330,792.90	1,528,330,792.90
2003-TRW I	1,597,500,000.00	1,955,996,144.23	358,496,144.23
TRW II	1,597,500,000.00	1,945,679,091.36	348,179,091.36
TRW III	1,597,500,000.00	1,934,884,873.52	337,384,873.52
TRW IV	1,597,500,000.00	1,923,591,424.64	326,091,424.64
	6,390,000,000.00	7,760,151,533.75	1,370,151,533.75
2004-TRW I	1,597,500,000.00	1,911,775,652.34	314,275,652.34
TRW II	1,597,500,000.00	1,894,773,381.08	297,273,381.08
TRW III	1,597,500,000.00	1,886,479,375.04	288,979,375.04
TRW IV	1,597,500,000.00	1,872,947,170.24	275,447,170.24
	6,390,000,000.00	7,565,975,578.70	1,175,975,578.70
2005-TRW I	1,597,500,000.00	1,858,789,102.74	261,289,102.74
TRW II	1,597,500,000.00	1,843,976,223.71	246,476,223.71
TRW III	1,597,500,000.00	1,828,478,249.15	230,978,249.15
TRW IV	1,597,500,000.00	1,812,263,493.18	214,763,493.18
	6,390,000,000.00	7,343,507,068.78	953,507,068.78
2006 - TRW I	1,597,500,000.00	1,795,298,804.76	197,798,804.76
TRW II	1,597,500,000.00	1,777,549,499.53	180,049,499.53
TRW III	1,597,500,000.00	1,758,979,288.74	161,479,288.74
TRW IV	1,597,500,000.00	1,739,550,205.84	142,050,205.84
	6,390,000,000.00	7,071,377,798.87	681,377,798.87
2007 - TRW I	1,597,500,000.00	1,719,222,527.89	121,722,527.89
TRW II	1,597,500,000.00	1,697,954,694.88	100,454,694.88
TRW III	1,597,500,000.00	1,675,703,224.45	78,203,224.45
TRW IV	1,597,500,000.00	1,652,422,623.59	54,922,623.59
	6,390,000,000.00	6,745,303,070.81	355,303,070.81

Sumber data : PT. INKA dan diolah sendiri

Lampiran 12

PT. INDUSTRI KERETA API
RINCIAN ANGSURAN LEASING
CAR BODY JS-950 PHASE II

(dalam rupiah)

TRIWULAN KE	NILAI SEWA	KETERANGAN
1	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
2	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
3	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
4	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
5	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
6	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
7	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
8	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
9	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
10	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
11	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
12	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
13	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
14	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
15	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
16	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
17	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
18	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
20	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
21	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
22	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
23	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
24	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
25	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
26	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
27	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
28	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
29	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
30	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
31	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
32	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
33	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
34	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
35	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
36	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
37	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
38	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
39	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi
40	1.597.500.000,00	termasuk pajak dan asuransi

Sumber data : PT. INKA

Lampiran 13

**PT. INDUSTRI KERETA API
HARGA POKOK PRODUKSI
CAR BODY JS-950 PHASE II
TAHUN 1997**

(dalam rupiah)

NO	URAIAN	JUMLAH
A	BIAYA LANGSUNG	
	1. Biaya bahan	16.671.167.142,30
	2. Biaya pegawai	683.359.619,60
	3. Biaya langsung lainnya	
	a. Biaya jasa pihak ketiga	1.113.419.806,00
	b. Biaya uji coba	44.117.726,00
	JUMLAH A	18.712.064.173,90
B	BIAYA TIDAK LANGSUNG	
	1. Biaya pegawai	1.168.696.517,80
	2. Biaya jasa	128.867.870,20
	3. Biaya perawatan	361.181.417,30
	4. Biaya penyusutan	485.665.230,00
	5. Biaya R&D	623.619.456,20
	6. Biaya pendidikan	48.496.749,70
	7. Biaya tools	472.407.773,50
	8. Biaya tidak langsung lainnya	177.529.414,60
	JUMLAH B	3.466.464.429,30
	TOTAL	22.178.528.603,20

Sumber data : PT. INKA

Lampiran 14

**PT. INDUSTRI KERETA API
HARGA POKOK PRODUKSI
CAR BODY JS-950 PHASE II
TAHUN 1998**

(dalam rupiah)

NO	URAIAN	JUMLAH
A	BIAYA LANGSUNG	
	1. Biaya bahan	510.477.297,60
	2. Biaya pegawai	-
	3. Biaya langsung lainnya	
	a. Biaya jasa pihak ketiga	414.783.194,40
	b. Biaya uji coba	12.785.825,60
	JUMLAH A	938.046.317,60
B	BIAYA TIDAK LANGSUNG	
	1. Biaya pegawai	-
	2. Biaya jasa	6.160.000,00
	3. Biaya perawatan	-
	4. Biaya penyusutan	-
	5. Biaya R&D	-
	6. Biaya pendidikan	-
	7. Biaya tools	162.672.800,00
	8. Biaya tidak langsung lainnya	-
	JUMLAH B	168.832.800,00
	TOTAL	1.106.879.117,60

Sumber data : PT. INKA

Lampiran 15

PT. INDUSTRI KERETA API
TABEL PENYUSUTAN
CAR BODY JS-950 PHASE II

(dalam rupiah)

TAHUN	NILAI PEROLEHAN	PENYUSUTAN	NILAI BUKU
I	25.257.397.720,80	2.525.739.772,08	22.732.657.948,72
II	25.257.397.720,80	5.051.479.544,16	20.206.918.176,64
III	25.257.397.720,80	7.577.219.316,24	17.681.178.404,56
IV	25.257.397.720,80	10.103.959.088,32	15.155.438.632,48
V	25.257.397.720,80	12.629.698.860,40	12.629.698.860,40
VI	25.257.397.720,80	15.155.438.632,48	10.103.959.088,32
VII	25.257.397.720,80	17.681.178.404,56	7.577.219.316,24
VIII	25.257.397.720,80	20.206.918.176,64	5.051.479.544,16
IX	25.257.397.720,80	22.732.657.948,72	2.525.739.772,08
X	25.257.397.720,80	25.257.397.720,80	0

Sumber data : PT. INKA

Lampiran 18



DAFTAR PRODUK PT. INKA

1. MAIN PRODUCT

a. Freight product

- 1) Coal Car Japan
- 2) Tank Car
- 3) Box car (2 axles)
- 4) Box Car (4 axles)
- 5) Telescopic Car
- 6) Coment Wagon
- 7) Half Side Car
- 8) Coal car Canada
- 9) Ballast Car
- 10) Ceiboose
- 11) Box Car
- 12) BCF Wagon (Flat Car)
- 13) NLW (Flat Wagon)

b. Passenger Coach

- 1) New Executive Class (AC Carriage)
- 2) Executive Class Retrofit (AC Carriage)
- 3) 2 ND Class Coach
- 4) 4 ND Class Coach
- 5) Dining 3 RD Class Coach
- 6) Third Class Coach
- 7) Eleactic Rail Cars (VWF)
- 8) Welded Bogie-NT 11 Type
- 9) Welded Bogie-NT 60 Type
- 10) Diesel Rail Cars (Rehabilitation)

2. DIVERSIFICATION PRODUCT

- a. STDI Container
- b. Lori Motor
- c. Geetainer
- d. Marine Container
- e. Non Standard Container
- f. Forklift Component
- g. Aerobridge
- h. Air Filter
- i. Grandby Car

3. LEASE PRODUCT

Car Body JS-950